Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 473

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 juli 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie hebben op 28 mei 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Minister van der Steur van Veiligheid en Justitie over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 mei 2015 inzake de verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 464);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015 met de cijfers inzake het aantal verkeersdoden in 2014 (Kamerstuk 29 398, nr. 463);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 februari 2015 ter aanbieding van de derde Publieksrapportage Rijkswegennet van 2014 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 56);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 maart 2015 ter aanbieding van het rapport met analyses van de ongevallen die de afgelopen jaren in Nederland hebben plaatsgevonden met Langere en Zwaardere Vrachtvoertuigen (LZV's) (Kamerstuk 29 398, nr. 450);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 februari 2015 inzake de kosten van de invoering van de kentekenplicht voor tractoren en landbouwvoertuigen (Kamerstuk 29 398, nr. 451);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 maart 2015 met de reactie op het verzoek van het lid Madlener, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 24 februari 2015, over de berichtgeving in de media over de veiligheid van tunnels in het hoofdwegennet (Kamerstuk 29 296, nr. 29);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 april 2015 ter aanbieding van het ontwerp van de Subsidieregeling TeamAlert 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 461);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 april 2015 met de reactie op het verzoek van het lid Van Helvert, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden d.d. 4 maart 2015, over de uitspraak van de Hoge Raad inzake het alcoholslot (Kamerstuk 29 398, nr. 459).**

kst-29398-473
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De voorzitter van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie,
Ypma

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Houwers
Griffier: Jansma

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bashir, Bisschop, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Van Tongeren en Visser,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Minister van der Steur van Veiligheid en Justitie.

Aanvang 16.34 uur.

De **voorzitter**: Het is 16.30 uur geweest. Bijna alle stoelen zijn bezet. Welkom aan de mensen die belangstelling hebben voor het onderdeel wegverkeer en verkeersveiligheid. Welkom aan de mensen op de tribune, aan de mensen die dit overleg online volgen en natuurlijk aan de Minister van Infrastructuur en Milieu (I en M) en haar ondersteunende ambtenaren. De Minister van Veiligheid en Justitie (V en J) zal later aanschuiven. Het enigszins ingewikkelde schema voor deze vergadering is als volgt. Elke fractie heeft in de eerste termijn vijf minuten spreektijd. De woordvoerders spreken daarin over zowel I en M- als V en J-onderwerpen. De Minister van I en M beantwoordt de zaken die op het vlak van I en M liggen. In de tweede termijn spreekt de Kamer over I en M en reageert de Minister van I en M. Als de Minister van V en J ook is aangeschoven, kan de Kamer met hem in discussie over de V en J-aandachtspunten. Het lijkt een ingewikkelde volgorde, maar gezien de ervaring van de leden moet het zeker lukken.

Mevrouw **Visser** (VVD): De bijdragen kunnen dus in één keer worden gehouden, zowel voor de Minister van I en M als van V en J?

De **voorzitter**: Ja, de eerste bijdrage kan helemaal compleet worden geleverd. Er wordt namelijk namens de Minister van V en J meegeluisterd. Het kabinet spreekt met één mond, ook al zijn het soms twee personen die de mening naar buiten brengen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb uitsluitend vragen aan de Minister van I en M en geen vragen aan de Minister van V en J. Een kleine fractie is in de gelukkige omstandigheid dat zij vaak met andere Ministers in debat mag, dus ik spreek de Minister van V en J met grote regelmaat.
GroenLinks is de partij voor de wandelaar, de fietser, de openbaarvervoergebruiker en de gebruiker van het vervoer van de toekomst: de elektrische auto. De elektrische auto is veilige en schone mobiliteit. De genoemde verkeersdeelnemers moeten wat GroenLinks betreft letterlijk en figuurlijk de ruimte krijgen. Het lijkt er echter op dat de verkeersminister vooral een benzineminister is. Zij voelt er doorgaans weinig voor om de aantrekkelijkheid van e-mobility krachtig te stimuleren. Het voorstel van GroenLinks om e-auto's op snelwegen harder te laten rijden, werd als sympathiek bestempeld. De Minister was het ermee eens dat het voorstel de luchtkwaliteit zou verbeteren, maar het kon toch niet op steun rekenen. De subsidie voor emissiearme taxi's en bestelbusjes is dit jaar stopgezet. De subsidie voor het nieuwe rijden, verreweg de goedkoopste manier om het vervoer schoner en zuiniger te maken, is stopgezet. Nu lezen we ook nog dat er een helmplicht komt voor gebruikers van de speed pedelec. Ik moet nog even aan de naam wennen, maar dat is een hippe, elektrische fiets. Met de speed pedelec kun je theoretisch, onder ideale omstandigheden, 45 km/u halen, maar een knappe jongen die er harder dan 35 km/u mee fietst. Ik herinner me nog de Zeeuws meisjediscussie met de Minister, waarin ter sprake kwam dat er grote hinderpalen zijn om bij bepaalde vervoermiddelen een helm af te dwingen. De speed pedelec kan voor

korte ritten binnen de bebouwde kom een serieus alternatief zijn voor automobilisten. Wij vragen de Minister om van de helmplicht af te zien.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mag ik een punt van orde maken? Ik heb afgelopen week veel op zo'n speed pedelec gefietst. Ik vind het leuk om te horen dat mevrouw Van Tongeren mij dan misschien een knappe jongen vindt, maar de speed pedelec gaat gemakkelijk 40 km/u. Dit wilde ik even melden voor het verslag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is waarschijnlijk een interruptie.

De **voorzitter**: Het is geen interruptie. Ik vind het een min of meer ludieke aanvulling.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als het ludiek is bedoeld, ga ik ervan uit dat de informatie van de brancheorganisatie klopt en dat de heer Hoogland sneller is dan de meeste andere fietsgebruikers. Als het geen ludieke aanvulling is, is het gewoon een normale interruptie. Ik stel iets en de heer Hoogland is het daar op basis van zijn eigen ervaring niet mee eens. De aanvulling van de heer Hoogland schijnt humor te zijn, hoor ik van de VVD-collega. Ik hoop dat de VVD-collega niet de gehele inbreng van de PvdA als humor ziet.
De Fietsersbond, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de RAI Vereniging en de BOVAG bepleiten het afzien van de invoering van de helmplicht en van de fietshelm. De Minister heeft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) gevraagd te onderzoeken hoe elektrisch rijden te bevorderen is. Er bestaat echter al lange tijd een actieplan om tot meer elektrisch vervoer te komen. Ik ben blij dat wordt onderzocht hoe elektrisch rijden te bevorderen is, maar is dat niet aan de late kant? Het energieakkoord is inmiddels alweer bijna twee jaar geleden afgesloten. Wacht de Minister het onderzoek af of te bekijken welke maatregelen praktisch zijn? GroenLinks zegt al een jaar of twee dat er heel veel inspiratie uit het buitenland te halen is. Je kunt het elektrisch vervoer bepaalde voordelen geven totdat het aantal elektrische auto's het gewenste aandeel vormt van alle auto's. In Noorwegen mogen de elektrische auto's bijvoorbeeld over de busbanen, krijgen de eigenaren van elektrische auto's voordelen op tolwegen en kunnen ze tegen gereduceerd tarief of gratis parkeren, totdat er 100.000 echt elektrische auto's zijn. De maatregelen kosten de Minister niet of nauwelijks geld, maken het elektrisch vervoer aantrekkelijker en interessanter en helpen de Minister om haar eigen plan te realiseren. In de media gaat steeds het verhaal dat door de fiscale stimulering van elektrische auto's ook de subsidie naar het buitenland vertrekt, als elektrische auto's naar het buitenland worden verkocht. Minister Kamp van Economische Zaken heeft een en ander uitgelegd in de energiecommissie. Kan de Minister van I en M het hier nog eens uitleggen, aangezien het verhaal steeds de ronde blijft doen? De subsidies, de fiscale voordelen, zitten op het gebruik van de auto. Gebruikt iemand de auto in België, dan heeft hij niets aan een lage bijtelling in Nederland. Voert iemand de auto uit naar Noorwegen, dan heeft hij er niets aan dat de wegenbelasting in Nederland lager is. GroenLinks ziet graag een Minister die net zo hard opkomt voor de elektrische auto als voor de zelfsturende auto.
Ik kom op de verkeersveiligheid. De Minister zet in op maximaal 500 verkeersdoden in 2020. In 2014 waren er 570 doden en vrij veel zwaargewonden. Geen ambitie kan hoog genoeg zijn, dat heeft de Minister overigens ook wel gezegd, maar hoe vullen we die ambitie in?

De **voorzitter**: Ik zie dat u nog veel tekst hebt, maar u hebt nog 30 seconden spreektijd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wat vindt de Minister van Intelligent Speed Adaptation (ISA) om ervoor te zorgen dat er minder doden en gewonden vallen? Wat vindt de Minister van het laten meetellen van gezondheid bij de verkeersveiligheid, dus ook de uitstoot? Vooral de Fietsersbond pleit daarvoor. Het aantal afgelegde kilometers is met 2% toegenomen en de filezwaarte is met 1% gedaald. Op basis van de huidige verkeersprognoses worden er steeds plannen gemaakt voor wegenuitbreiding. Kloppen de verkeersprognoses wel? Moeten de prognoses niet eens naar beneden worden bijgesteld als het verkeer minder toeneemt dan de prognose en de filezwaarte is gedaald? Ik dank de voorzitter voor de waarschuwing, want ik dacht dat ik inderdaad nog iets meer tijd had.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Ik begin met het rapport Opschakelen naar meer verkeersveiligheid, van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Het rapport biedt achttien veelbelovende maatregelen. Ik hoop dat de Minister die kan omarmen. Het is de bedoeling dat de Kamer nog voor de zomer een reactie van de Minister op dit rapport krijgt. De VNG heeft al gereageerd op het rapport. Misschien kan de Minister in het licht van de VNG-reactie alvast aangeven in welke richting haar reactie gaat?
In een eerder overleg is het vermarkten – neem me niet kwalijk voor de uitdrukking – van het verkeersveiligheidsbeleid zoals we dat in Nederland kennen, aan de orde geweest. Nederland doet het internationaal gezien ontzettend goed. Daar mogen we dankbaar voor zijn. Het kost veel inspanning, maar veel andere landen kunnen daar profijt van hebben. Recentelijk kwam een handelsdelegatie uit Marokko heel enthousiast terug van een bezoek aan de SWOV. De delegatie kwam overigens ook enthousiast terug van het ministerie, dus dat is mooi meegenomen. Misschien bestaan er internationaal meer mogelijkheden dan we tot nu toe benutten om het verkeersveiligheidsbeleid te vermarkten.
Het alcoholslot is in een ander verband al eens besproken en door collega's aan de orde gesteld. Door de uitspraak van de Hoge Raad gaat het alcoholslotprogramma niet meer samen met strafrechtelijke vervolging. De consequentie is dat het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) geen alcoholslotprogramma meer kan opleggen. Dat is een behoorlijke streep door de rekening. Beide Ministers hebben aangeduid dat ze bekijken hoe de wet zo kan worden aangepast dat een rechter het alcoholslot voortaan als straf kan opleggen aan de bestuurder die te veel heeft gedronken. Hoe staat het met dit proces?
De Minister heeft besloten om voor de speed pedelecs geen uitzondering te maken op de bromfietsregels. De snelle fietsen worden gekenmerkt als bromfiets en dus is er een helmplicht, met alle toeters en bellen die daarbij horen. De helmplicht maakt dit soort fietsen uiteraard veel minder populair. Is de helmplicht noodzakelijk voor de verkeersveiligheid? Kan niet worden volstaan met de verplichting van een goede fietshelm? Er zijn op dat terrein verschillende mogelijkheden die de drempel om de speed pedelec te gebruiken aanzienlijk kunnen verlagen. Veel mensen doen een tweede auto van de hand en gebruiken de e-speed voor woon-werkverkeer. Daarmee kunnen ze een afstand van 20 kilometer afleggen. Als deze categorie fietsen de nek wordt omgedraaid door een dergelijke nogal ingrijpende maatregel, pakken meer mensen de auto. Dat is belastend voor het milieu. De mensen bewegen minder. Dat is belastend voor de gezondheid. De SGP sluit zich daarom aan bij het pleidooi van mevrouw Van Tongeren. Er moet echt naar de helmplicht worden gekeken, want door een goedbedoelde degelijke maatregel kan de speed pedelecs juist de nek worden omgedraaid. Dat kan niet de bedoeling zijn. De SGP wil daarover graag nog van gedachten wisselen.
De VNG heeft suggesties gedaan voor de verdere verbetering van de verkeersveiligheid, zoals meer maatregelen op het gebied van educatie en communicatie en concrete maatregelen die specifiek gericht zijn op

oudere fietsers. Prachtig. Daarnaast dringt de VNG al langer aan op een robuuste wetgeving die is toegesneden op de nieuwe ontwikkelingen op en rond het fietspad. Er wordt onder meer gedacht aan de invoering van een maximumsnelheid op fietspaden. Ik moest nog een keer lezen of dat er echt stond. Ik vroeg mij onmiddellijk af hoe het dan gaat als je met de wind mee de heuvel afzeilt. Dan moet je remmen, met als gevolg dat je onderuitgaat en iedereen die achteropkomt over je heen buitelt. Dat zijn voor het fietsverkeer buitengewoon gevaarlijke omstandigheden. De SGP hoort graag wat de reactie van de Minister is op het pleidooi van de VNG. De SGP wil er alle verstandige dingen aan doen om de fietsveiligheid en de verkeersveiligheid te vergroten, maar een en ander moet wel proportioneel blijven. Men kan niet van tevoren alle risico's voor 100% uitsluiten. Zelfs als iedereen in een harnas wordt gehesen, vallen er nog verkeersdoden. Ik wil het niet bagatelliseren, maar we moeten wel een zekere nuchterheid blijven betrachten. Het blijft altijd een afweging.
Ik miste in de stukken nadere aandacht voor het verbeteren van de nazorg voor verkeersslachtoffers. Hoe loopt dit punt momenteel? Wat is er inmiddels op het terrein van de nazorg gebeurd?

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Er staat vandaag een brei aan onderwerpen op de agenda. Ik wil alcohol in het verkeer centraal stellen, mede naar aanleiding van het alcoholslotprogramma en de uitspraak van de Hoge Raad. Naar aanleiding van het wetsvoorstel Drugs in het verkeer heeft de Kamer het vorig jaar met beide bewindspersonen uitgebreid gehad over de wijze waarop we ervoor kunnen zorgen dat recht en rechtvaardigheid weer terugkeren in het verkeer. Het alcoholslotprogramma is bedoeld als een gedragsmaatregel ter bescherming van de andere weggebruikers. Mensen ervaren het alcoholslot als een zwaardere straf dan een opgelegde boete of een rijontzegging. Mensen lopen gewoon fluitend de rechtszaal uit omdat ze een taakstraf krijgen. Dan doen we dus iets verkeerd in Nederland. De VVD heeft daarom bekeken welke stappen worden ondernomen op het gebied van rechtshandhaving in het verkeer, met name inzake alcohol. Daar kan wat de VVD betreft wel een tandje bij. Niet zozeer voor de gehele verkeersdoelgroep, maar juist voor de doelgroep die hardleers is en keer op keer in de fout gaat met alcohol in het verkeer. De VVD heeft met de politie en alle betrokken partijen een aantal maatregelen onderzocht en besproken en heeft de resultaten daarvan beschreven in een tienpuntenplan. De VVD biedt het plan graag aan beide bewindspersonen aan, met het verzoek om te bekijken wat zij met de maatregelen kunnen doen om de hardleerse drankrijders aan te pakken, zodat andere mensen veilig de weg op kunnen gaan. Ik weet de procedure niet precies, maar als het goed is, wordt het tienpuntenplan via de bodes aangeboden.

De **voorzitter**: De gebruikelijke weg is om zoiets via de bode te doen, via de voorzitter.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik dacht dat het tienpuntenplan al was aangeboden, maar ik begrijp dat de bode het blijkbaar niet heeft ontvangen. Ik zal het plan na afloop aanbieden.

De **voorzitter**: Als het tienpuntenplan er dadelijk is, zorg ik ervoor dat het wordt verspreid naar alle commissieleden.

Mevrouw **Visser** (VVD): In het tienpuntenplan wordt niet alleen aandacht besteed aan de aanpak van hardleerse drankrijders door strenger te straffen en door de recidiveregeling te verlengen, maar met name ook aan het alcoholslotprogramma. Zowel de Hoge Raad als de Raad van State heeft geoordeeld dat het alcoholslotprogramma – in mijn woorden – een dubbele bestraffing is en daarom moet worden overgeheveld naar het

strafrecht. Sinds de uitspraak zijn bij het CBR echter een aantal gevallen aangehouden waarin het alcoholslotprogramma niet kon worden opgelegd. De Minister kondigde in haar brief aan dat zij alternatieve straffen gaat bekijken en dat zij het OM zal vragen om strengere straffen op te leggen. Wat is de stand van zaken bij de aangehouden doelgroep? Klopt het dat het OM al heeft toegezegd rekening te houden met de aangehouden doelgroep en met de verwerking in de strafeis? Dit is relevant voor de VVD. Het belangrijkste punt daarbij is dat er bij de invoering van het alcoholslotprogramma in 2011 heel bewust voor is gekozen om het niet in het strafrecht op te nemen. Uit internationaal onderzoek bleek namelijk dat als het alcoholslotprogramma in het strafrecht wordt opgenomen, het bijna niet wordt opgelegd. Rechters zouden namelijk te veel kijken naar de persoonlijke omstandigheden. Het verkeersveiligheidsaspect, en daarmee de bescherming van de andere weggebruikers, zou niet worden meegewogen. Hoe gaat de Minister die situatie voorkomen als het alcoholslotprogramma moet worden overgeheveld? De VVD ziet de overheveling als een uiterste middel en vraagt de Minister nadrukkelijk of er geen andere mogelijkheden zijn binnen het bestuursrecht. Bovendien vindt de VVD dat de belastingbetaler er uiteindelijk voor opdraait. De kosten komen immers op rekening van de V en J-begroting. Wat betekent dat? Is er geen andere mogelijkheid om de kosten te organiseren?
Ik gaf net al aan dat het gevoel van recht en rechtvaardigheid ontbreekt bij de aanpak van alcohol in het verkeer. Als iemand op de A2 rijdt en hij mist net na 7.00 uur het bord van 130 km/u naar 100 km/u en hij rijdt nog even een klein stukje 130 km/u, dan heeft hij een boete van bijna € 300 in zijn brievenbus. Als iemand bij alcohol in het verkeer nogmaals in de fout gaat, gaat de recidivemaatregel van € 385 naar ik meen € 455. Vanwege die verschillen en het gevoel van onrechtvaardigheid roept de VVD beide bewindspersonen op om in het kader van het boetebestel het zwaarder straffen van zwaardere overtredingen nogmaals te bezien en om rekening te houden met het vaker in de fout gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb er met andere VVD-woordvoerders wel eens over van gedachten gewisseld, maar het lijkt alsof de VVD het een beetje bagatelliseert als iemand 130 km/u rijdt op een plek waar men maar 100 km/u mag. Dat is toch een vrij stevige snelheidsovertreding. Als je weet dat je niet naar de bordjes kijkt, zet dan de cruisecontrol op 100 km/u. Dan heb je nergens last van en krijg je ook geen hoge boetes. Het is dus vrij eenvoudig op te lossen. Hoe kijkt de VVD daartegenaan? Op plekken waar dat niet is toegestaan, is 130 km/u een gevaarlijk hoge snelheid.

Mevrouw **Visser** (VVD): De plekken die ik noem zijn niet per se plekken waar de maximumsnelheid 100 km/u of 130 km/u bedraagt vanwege de verkeersveiligheid maar vanwege het milieu. Soms mag men een stuk 130 km/u rijden en dan staat er ineens bij hectometerpaal 42 nog wat een bordje met 100. Heel veel mensen zien dat bordje niet en rijden door. Zij gaan ervan uit dat het na 19.00 uur is en dat ze daar dus gewoon 130 km/u mogen rijden. De maximumsnelheid op die plekken heeft niets met verkeersveiligheid te maken, maar met milieuoverwegingen. Verkeershandhaving dient voor verkeersdoeleinden en voor de verkeersveiligheid en niet voor milieudoeleinden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als ik het goed begrijp, vindt de VVD dat iemand zich aan de wet moet houden als de VVD vindt dat het van belang is dat de wet moet worden gehandhaafd, en dat iemand van de wet kan afwijken als de VVD vindt dat die wet op oneigenlijke gronden is gemaakt. Dan hoeven we ons in Nederland dus niet aan de wet te houden?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik kan de logica van mevrouw Van Tongeren niet helemaal volgen. Ik geef in mijn bewoordingen antwoord en dan hoor ik wel of het voldoet aan haar verwachtingen. Ik vind het heel erg gek dat iemand € 140 boete krijgt als hij zonder gordel rijdt, wat de verkeersveiligheid volgens mij niet ten goede komt, en dat iemand in Utrecht € 160 boete krijgt als hij een milieuzone binnenrijdt. Dat staat niet in verhouding tot elkaar en dat stel ik aan de orde. Verkeershandhaving dient voor de verkeersveiligheid. De verhouding tussen de verkeersveiligheid en de maatregelen en het pakket aan boetes dat wordt opgelegd, is een beetje zoek. Dat is mijn pleidooi. Bekijk bijvoorbeeld de zwaarte van de overtredingen indien er sprake is van alcohol in het verkeer. Bekijk of zwaardere overtredingen zwaarder kunnen worden beboet en of het vaker begaan van overtredingen zwaarder kan worden beboet. Dit is geen nieuw standpunt, want de VVD heeft de verkeershandhaving namelijk al laten vertalen in de hufteraanpak en in de veelplegersaanpak.

De **voorzitter**: Mevrouw Visser heeft ruim de tijd genomen voor het antwoord. Ik weet niet of het antwoord helemaal voldoet aan de verwachtingen van mevrouw Van Tongeren. Dat horen we dan wellicht in de volgende termijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik verwacht helaas geen pleidooi dat de wet altijd even strak wordt aangehouden.

De **voorzitter**: Ondertussen heb ik het tienpuntenplan ontvangen dat mevrouw Visser wilde aanreiken. Ik zal het plan Recht heeft voorrang in handen van de Ministers stellen en ervoor zorgen dat alle leden een exemplaar krijgen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Er ligt een duidelijke rapportage over de ecocombi's, die wederom de verkeersveiligheid hiervan aantoont. Het kabinet schijnt vast te houden aan een aantal maatregelen die in andere landen niet gelden. Kan de Minister nog eens bekijken of we die maatregelen kunnen schrappen, omdat ze vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen niet meer nodig zijn?
De Minister geeft duidelijk aan dat zij zich gaat inzetten om de doelgroepen voor te lichten over bellen en appen op de fiets. Kan de Minister ook iets doen op het gebied van het verantwoordelijkheidsgevoel? Moet er iets worden aangepast in de aansprakelijkheidsverhouding tussen alle weggebruikers? Als een automobilist en een fietser in botsing komen, en de fietser heeft bijvoorbeeld al append de auto niet gezien, dan kan de automobilist alsnog aansprakelijk worden gesteld. Kan er iets worden gedaan in die verantwoordelijkheidsverdeling, zonder direct het strafrecht in te zetten of dingen te verbieden?

De **voorzitter**: U bent inmiddels door uw tijd heen. Wellicht nog een laatste zin?

Mevrouw **Visser** (VVD): Bij dezen meld ik dat ik in tweede termijn misschien een aantal nieuwe onderwerpen inbreng. Ik doe nu een laatste oproep over de flitscontroles en files. Er vond onlangs op de A27 een flitscontrole plaats en vervolgens ontstond er 27 kilometer file. In het verleden is afgesproken dat als er door een flitscontrole een file zou ontstaan, er direct ingepakt zou worden en dat iedereen het elkaar zou melden. Misschien kan de Minister die afspraak weer eens bij de betrokkenen onder de aandacht brengen, want controledrift moet niet voor veiligheid gaan.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Kan de Minister een korte stand van zaken geven over de mogelijke verplaatsing van de snorscooter naar de

rijbaan in de gemeente Amsterdam? Kan de Minister duidelijkheid geven of de achttien maatregelen van de SWOV en de reactie daarop inderdaad voor de zomer naar de Kamer komen? Of duurt het langer? Is de doelstelling voor het aantal verkeersslachtoffers, zowel doden als ernstig gewonden, gerelateerd aan het aantal reizigerskilometers in Nederland? Ik kan me voorstellen dat een verhoging van het aantal fietsbewegingen of een toename van het aantal mensen dat zich verplaatst per elektrische fiets of een ander vervoermiddel waarmee relatief gemakkelijk letsel kan worden veroorzaakt, invloed heeft op de haalbaarheid van de doelstelling. Daar moet wel rekening mee worden gehouden. Het is helaas zo dat er meer ongelukjes gebeuren als meer ouderen gaan fietsen. Dit is in lijn met het betoog van de heer Bisschop.
Vanochtend was de systematiek van de verkeersboetes in Nederland in het nieuws. Verschillende partijen hebben daar in 2013 en 2014 iets over gezegd. De Rekenkamer kwam vorige week met de kritiek dat de verkeersboetes in Nederland relatief hoog zijn en slechts een beperkte bijdrage leveren aan het vergroten van de verkeersveiligheid. De PvdA heeft daarom een ander boetesysteem voorgesteld, namelijk een stapelboete. Begaat iemand één keer een verkeersovertreding, dan krijgt hij een lagere boete. Is iemand hardleers en gaat hij keer op keer de fout in, dan krijgt hij een hogere boete. De vervolgvraag is dan meestal meteen voor welke overtredingen dit geldt en wanneer wel en wanneer niet. Ik laat die details nu even voor wat ze zijn. Is de Minister bereid een en ander te onderzoeken en mogelijk in te voeren als dat effectief is en kan?
We hebben het eerdergenoemde voorbeeld allemaal wel eens meegemaakt. Men rijdt bijvoorbeeld om 6.05 uur 's ochtends per ongeluk iets te hard op een baanvak waar je 's nachts harder mag dan overdag. Vervolgens krijgt men een boete van € 271. Draagt zo'n boete bij aan de verkeersveiligheid? Dat is voor de PvdA het criterium om wel of geen boetes uit te delen. Zijn de boetes redelijk en helder?

De heer **Bashir** (SP): Ik ben blij dat de heer Hoogland met het voorstel voor een ander boetesysteem komt. Ik zou zeggen: beter laat dan nooit. Ik vraag mij echter wel af hoe het kan dat de PvdA- fractie in het verleden soortgelijke voorstellen van andere partijen altijd heeft weggestemd. Is er binnen de partij bijvoorbeeld overlegd met de woordvoerder verkeer en justitie, die vervolgens heeft geadviseerd om tegen te stemmen? Niet alleen de SP heeft soortgelijke voorstellen gedaan, maar ook het CDA en de PVV. De PvdA heeft keer op keer tegengestemd, dus vanwaar nu opeens dit voortschrijdend inzicht?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb op één punt een correctie: er is geen sprake van voortschrijdend inzicht. In het verleden heeft ook mijn collega Attje Kuiken voorstellen gedaan op dit gebied, zelfs samen met de heer De Rouwe. Ik heb het denk ik wel gemakkelijker dan de woordvoerder justitie. Ik stel vragen over de verkeersveiligheid en vraag naar de effectiviteit van een progressieve boete. Wetenschappelijk onderzoek heeft immers aangetoond dat een progressieve boete kan helpen. Misschien niet overal, maar wel op onderdelen. Nederland kent een systematiek waarbij het Ministerie van Justitie wordt gevoed door de inkomsten uit boetes. Ik lieg als ik zeg dat ik daar een pasklare oplossing voor heb. Als er discussie komt en er voorstellen komen die – ik zeg het even in mijn eigen woorden – wat lomp van aard zijn en daarmee een gat in de begroting slaan, is het logisch dat de PvdA daar tegenstemt. Dat gat in de begroting is natuurlijk wel altijd een overweging geweest. Vandaar dat ik een voorstel poog te doen dat wellicht budgetneutraal kan. Als het niet budgetneutraal kan, is het dus nog niet geregeld. Tussen droom en daad staan wetten in de weg en praktische bezwaren.

De heer **Bashir** (SP): Ik volg het niet meer. Er worden proefballonnetjes opgelaten en de heer Hoogland schiet ze zelf meteen lek. Hij zegt dat als het voorstel een gat in de begroting slaat, hij het voorstel weer intrekt. Het is dus eigenlijk een gratisbiervoorstel, in verband met het alcoholslot. Als de heer Hoogland het echt meent, had de PvdA als coalitiepartner de boetes niet verhoogd. Het kabinet heeft de boetes recentelijk nog verhoogd. Ik begrijp niet helemaal hoe de heer Hoogland het voorstel wil realiseren als het budgetneutraal moet zijn en de PvdA zelf de boetes recentelijk nog heeft verhoogd. Misschien kan de heer Hoogland een financiële onderbouwing geven.

De heer **Hoogland** (PvdA): De heer Bashir stelt tien vragen en poneert een aantal stellingen. Het wordt een lastig antwoord als ik het niet te lang wil maken. Ik gaf een inhoudelijk antwoord op iets wat leek op een politieke vraag, maar misschien moet ik het wel andersom doen: een politiek antwoord geven op een inhoudelijke vraag. Ik heb een idee geopperd. Het opperen van een idee wil niet zeggen dat het voorstel al helemaal vastligt, dat de begroting gemaakt is en dat vastomlijnd vaststaat hoe het voorstel moet worden uitgevoerd. Soms doe je een voorstel om een doorbraak te forceren, om te bekijken of iets een keer anders kan, ook al wordt dat al jaren op dezelfde wijze gedaan. Daar sta ik niet alleen in. Andere partijen, ook de partij van de heer Bashir, hebben het al eerder gedaan. De vraag is of we ergens kunnen komen. Dat vraagt een andere houding dan die de heer Bashir nu heeft. Dat vraagt namelijk de houding dat we allemaal meedenken en bekijken of het voorstel beter en effectiever kan worden gemaakt, meer gericht op de verkeershandhaving. Daardoor neemt de verkeersveiligheid toe en is de maatregel minder gericht op alleen maar een melkkoe voor de overheid. Ik ga ervan uit dat de SP dit idee steunt, want de SP is ook voor, en dat we gezamenlijk tot een constructieve samenwerking kunnen komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Volgens mij vinden wij het in deze commissie allemaal doodnormaal dat een fabriek een boete krijgt als die de lucht- en geluidsnormen overtreedt die we gezamenlijk hebben vastgesteld. Ik hoor hier echter woordvoerder na woordvoerder bepleiten dat we het een beetje door de vingers moeten zien als een auto te hard rijdt waar het niet mag. Ik begrijp dat niet. Vindt de PvdA niet dat een wet die we samen hebben vastgesteld, voor iedereen geldt? Als iemand grote moeite heeft om zijn voet van het gaspedaal te halen, zet dan de cruisecontrol op 100 en je krijgt nooit een boete. Vindt de PvdA, als medewetgever, dat mensen zich in Nederland aan de wet moeten houden, of is dat opeens niet meer nodig als het over iets gaat wat ons allemaal wel eens overkomt?

De heer **Hoogland** (PvdA): Mevrouw Van Tongeren doet zichzelf tekort met deze vraag. Natuurlijk vindt de PvdA dat mensen zich aan de wet moeten houden. Dat vindt iedereen hier, dus dat is volgens mij niet de vraag. Laat ik de vraag van mevrouw Van Tongeren zo interpreteren dat zij wil weten wat de essentie van mijn voorstel is. De essentie is dat er kan worden gekeken naar wat proportioneel is. Hoe kan strafoplegging worden gecombineerd met een leereffect? Kan dit effectiever? Ik denk van wel. Ik denk dat mensen weinig leren van een trajectcontrole waarbij met een groot sleepnet iedereen een paar tientjes boete krijgt voor een paar kilometer te hard rijden. Het lerende effect zit in het progressief maken van een boete, in eerste instantie door een waarschuwend effect. Schets het perspectief dat als iemand dezelfde overtreding begaat, hem iets boven het hoofd hangt wat hij niet wil. Naar dat effect ben ik op zoek. Als de politie iemand aanhoudt voor iets wat verkeerd is en besluit om een waarschuwing te geven, dan heeft dat een behoorlijk lerend effect. Mensen vergeten zoiets niet zomaar. Een waarschuwing is effectiever dan

het zonder enige toelichting uitschrijven van een boete. Naar zo'n soort maatregel ben ik op zoek, maar dan in het systeem zoals dat nu in de Wet Mulder zit.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Gaan we dit ook doen voor zwartrijders en voor mensen die bij de uitkering een keer iets vergeten? Gaan we dan ook het lerend effect bevorderen? Er wordt echt met twee maten gemeten. De verkeersovertredingen worden vooral begaan door de middenklasse en de rijkere mensen. Er wordt op feesten en partijen continu over de boetes geklaagd. Daar heeft men dan compassie mee. Bij allerlei andere overtredingen is die compassie er niet. Dan wordt er niet eerst een goed gesprek gevoerd en een waarschuwing gegeven. Met de Fraudewet hebben we dit nu juist uit de uitkering gehaald. Ik vind het onwaarschijnlijk onrechtvaardig dat als iemand te hard rijdt op een plek waar hij dat heel goed kan voorkomen, hij van medewetgevers de ruimte krijgt voor kwijtschelding of een goed gesprek. Hoe vaak worden mensen gepakt voor te hard rijden? Er wordt op de Nederlandse wegen onwaarschijnlijk veel harder gereden. Ik probeer mij heel goed aan de snelheid te houden met cruisecontrol en ik word aan de lopende band links en rechts ingehaald.

De **voorzitter**: Wat is uw vervolgvraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Waarom steunt de Partij van de Arbeid het voorstel? Van de VVD begrijp ik het nog, want dat is een autopartij. Maar de PvdA wil juist opkomen voor de luchtkwaliteit en de geluidskwaliteit. Er gaan mensen dood aan die effecten. Waarom gaat de PvdA mee in de VVD-retoriek?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ga eerst in op het onderwerp bijstand. Hartstikke interessant. Ik heb daar vandaag vragen over gesteld.

De **voorzitter**: Als u het goed vindt, wil ik het daar op dit moment liever niet over hebben.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mevrouw van Tongeren had het ook over de bijstand. Ik wil drie korte punten maken, want zo lang van stof ben ik meestal niet. Ik heb vandaag in Rotterdam vragen gesteld over de bijstand.

De **voorzitter**: Ik sta niet toe dat u het over de bijstand hebt. Er wordt hier gesproken over het wegverkeer en de verkeersveiligheid. Ik heb toegestaan dat mevrouw Van Tongeren de bijstand vergelijkenderwijs heeft gebruikt. U brengt uw betoog wat mij betreft terug naar het verkeer.

De heer **Hoogland** (PvdA): Met alle permissie maak ik het punt toch af, want het gaat hier namelijk over. De PvdA heeft samen met de VVD recentelijk gepleit voor een progressieve boete in het openbaar vervoer. Het kabinet doet zijn best om de regels van de bijstand zo te maken dat mensen er iets van leren. Daarover zijn vandaag schriftelijke vragen gesteld. De PvdA doet nu een voorstel langs dezelfde lijn, dus mevrouw Van Tongeren heeft haar informatie niet op orde. De PvdA doet dit soort voorstellen op meer fronten. Het gaat om effectief straffen en niet alleen om hard straffen.
In sommige gevallen is een educatieve maatregel effectiever dan alleen een geldboete. Kan de Minister een actueel inzicht geven in het aantal boetes dat jaarlijks in Nederland wordt uitgeschreven, uitgesplitst naar delict? Dat is de basis van de cijfers. Kan de Minister aangeven hoeveel recidive daarin zit? Daarnaast is de PvdA benieuwd welke overweging een rol speelt bij het beboeten van mensen in het kader van trajectcontroles.

Klopt het volgens de Minister wat de Rekenkamer in haar bevindingen schrijft, of zit de Rekenkamer ernaast? Daarnaast is de PvdA benieuwd naar de rangschikking in de gegevens die naar de Kamer worden gezonden en naar de mate waarin een overtreding bijdraagt aan de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid moet namelijk het criterium zijn. In welke mate wordt op overtredingen gehandhaafd en wat is de pakkans? Is de Minister bereid deze informatie inzichtelijk te maken? Is de Minister bereid een progressief boetesysteem te onderzoeken en te bekijken wat de effecten zijn op de verkeersveiligheid? Ik vraag het zo breed zonder inkadering, omdat de PvdA openstaat voor suggesties van het kabinet. Voorts is de PvdA benieuwd naar de samenhang tussen de hoogte van een boete en de ernst van de overtreding, eigenlijk in lijn met wat mevrouw Visser eerder vroeg. Tevens is de PvdA benieuwd naar de ervaringen met dit soort maatregelen in andere landen. Hoe kijkt de Minister bijvoorbeeld aan tegen het invoeren van een puntenrijbewijs voor ervaren bestuurders, om iemand die het effect van de geldboete niet voelt toch te kunnen straffen voor het overtreden van de Wegenverkeerswet? Volgens mij is het inmiddels duidelijk: de PvdA is voorstander van meer coulance tegenover mensen die een foutje maken, maar wil notoire overtreders die gevaarlijke overtredingen begaan graag effectief straffen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb een vraag ter verduidelijking. De heer Hoogland spreekt het namelijk niet zo uit, maar het is wel goed om te weten wat hij precies bedoelt in de overweging. Volgens de VVD gaat het bij de verkeersveiligheid om de zwaarte van de overtreding. Het maakt nogal uit of je bijvoorbeeld met alcohol op achter het stuur bent gekropen en de eerste keer wordt gepakt. Stelt de PvdA voor om dit door de vingers te zien en iemand door te laten rijden? Of is de coulance gekoppeld aan bepaalde overtredingen? Dat kan ik niet helemaal opmaken uit het voorstel van de heer Hoogland. Geldt voor iedereen dat het door de vingers wordt gezien als iemand de eerste keer in de fout gaat? Of is het voorstel afhankelijk van de gevaren voor de verkeersveiligheid?

De heer **Hoogland** (PvdA): Het lijkt mij helder dat overtredingen die echt ernstig zijn hier niet onder vallen. Daarvoor hebben we de hufterlijst. De boetes voor ernstige overtredingen vallen onder het strafrecht en vallen niet in de Muldersystematiek. Dat zijn ook geen administratieve overtredingen. Er moet echt goed onderscheid worden gemaakt in de ernst van de overtredingen. Ik deel de mening van mevrouw Visser dat het gaat om delicten waarvan men zich kan afvragen of die bijdragen aan verkeersonveiligheid. Is het daarmee gerechtvaardigd dat er zo veel boetes op dat gebied worden uitgeschreven? Wat is de motivatie daarvoor?

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is goed om te horen dat er een koppeling is met de verkeersveiligheidsdiscussie, anders zou er nooit meer iemand voor een rechter komen omdat de eerste keer alles door de vingers wordt gezien. En wat is dan de eerste keer? Maar dat is de praktische uitwerking. De heer Hoogland koppelt de maatregelen nadrukkelijk aan verkeershandhaving en verkeersveiligheid. Ik gaf in mijn voorbeeld net al een aantal verkeershandhavingsmaatregelen aan die zich richten op milieudoeleinden. Hoe staat de PvdA in de discussie over de verkeershandhaving en de boetes?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is een ingewikkelde vraag. Er zijn wegvakken waar alleen een maximumsnelheid geldt en er zijn wegvakken waar verschillende zaken gelden. Voor de PvdA zijn milieudoelstellingen ook belangrijk. Het was de wens van de VVD om 130 km/u te rijden op de Nederlandse snelweg. De PvdA heeft zich daar niet zozeer tegen verzet. De verhoging van de maximumsnelheid levert overigens niet veel

tijdwinst op, wel meer onduidelijkheid. Zijn de snelheidsaanduidingen wel duidelijk genoeg? Volgens mij is hierin ruimte voor verbetering en valt er nog winst te boeken. Als het gaat om het milieu: op sommige plekken is de milieuoverlast zeer ernstig en op sommige plekken vraag ik mij ook als burger wel eens af waarom er 's nachts 130 km/u mag worden gereden en overdag maar 100 km/u. Er zijn redenen voor, maar ik sta ervoor open om er nog eens naar te kijken.
Ik kom bij het alcoholslot. De rechter heeft geoordeeld dat het alcoholslot-programma in de huidige vorm niet kan. In hoeverre verwacht de Minister dat het onderzoek naar het nieuwe alcoholslot snel kan worden afgerond, zodat het in de toekomst kan worden opgelegd aan automobilisten die met te veel alcohol achter het stuur zijn gaan zitten? Kiest de Minister daarvoor de route via het strafrecht of via het bestuursrecht, zoals de VVD suggereert? De PvdA vraagt zich af of dat een effectieve route is, maar wellicht zijn er nog kansen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het afgelopen jaar waren er 570 dodelijke slachtoffers in het verkeer te betreuren. Dat zijn er 570 te veel. De doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 komt hiermee wel in zicht. Tien jaar geleden waren er nog 1.100 doden. Er is dus een duidelijke daling. Iedereen die aan deze daling heeft meegewerkt, verdient oprecht veel dank. Ik kijk dan niet alleen naar de bewindspersoon, maar ook naar de ambtenaren en de SWOV die hieraan hebben bijgedragen. De daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers moet uiteraard worden doorgezet. Welke aanvullende maatregelen gaat de Minister nemen om die daling te bereiken? De SP wil graag een brief over de verkeersgewonden, die soortgelijk is aan de brief over de verkeersdoden. Ook in het aantal verkeersgewonden moet een dalende lijn komen. Fietsers, en met name de fietsende 65-plussers, blijven een kwetsbare doelgroep en zijn goed voor circa een vijfde van het totaalaantal verkeersdoden. De SP heeft hierover in het verleden een aantal concrete voorstellen gedaan, maar kreeg helaas de meerderheid van de Kamer niet mee. Ik vraag de andere fracties dan ook om zelf met voorstellen te komen voor de fietsende 65-plusser. Als de Minister de voorstellen van de SP niet goed genoeg vindt, schept dat de verplichting dat ze zelf met alternatieven komt. Ik verneem graag voorstellen en reacties van de andere partijen.
De Minister schrijft aan de Kamer dat bij 73 verkeersdoden niet is vast te stellen wat de maximumsnelheid is op de weg waar het ongeluk plaatsvond. Een jaar eerder was dat aantal significant minder. Blijkbaar weet de Minister zelf ook niet meer welke maximumsnelheid er geldt sinds de gekkigheid die is ontstaan met de invoering van de maximumsnelheid van 130 km/u. Of is er een andere verklaring voor?
De speed pedelec is een elektrische fiets die in de praktijk dezelfde snelheid kan halen als een bromscooter. De SP deelt de mening van de Minister dat een helmplicht noodzakelijk is. We ontvangen onder andere vanuit de Fietsersbond vragen of ook kan worden volstaan met het verplicht dragen van een normale fietshelm. Als dat kan en voldoende veilig is, is de SP daar natuurlijk voorstander van. De SP wil wel dat het goed wordt uitgezocht. Kan de Minister hierop nader ingaan?
We zien dat er op sommige snelwegen veel vrachtverkeer is en de vrachtwagens in een soort lange colonne rijden, zodat het voor automobilisten lastig is om in en uit te voegen. De ANWB roept weggebruikers op om met oplossingen te komen. Vrachtwagenchauffeurs geven zelf via een enquête van Chauffeursnieuws aan dat het houden van te weinig onderlinge afstand de voornaamste oorzaak is van ongelukken waarbij vrachtwagens zijn betrokken. Ziet de Minister dat ook zo? Welke maatregelen zijn er eventueel te nemen om ervoor te zorgen dat er voldoende afstand blijft tussen het vrachtverkeer? Kan de Minister deze inzichten meenemen in een nader onderzoek met bijvoorbeeld de SWOV?

Tijdens het vorige algemeen overleg heeft de Kamer uitvoerig met de Minister gesproken over het negeren van rode kruizen. De SP heeft toen voorgesteld om achter de matrixborden camera's op te hangen die bestuurders vastleggen die een rood kruis negeren, opdat zij op de bon kunnen worden geslingerd. Ik begrijp van de Minister dat de uitvoering van het SP-voorstel complex is. Ik stel voor dat eerst de andere door de Minister voorgestelde maatregelen op korte termijn worden uitgevoerd, maar dat de aanpak met camera's wel als mogelijkheid achter de hand wordt gehouden en wellicht zelfs nader wordt onderzocht. Het voorstel kan dan eventueel later toch worden opgepakt als andere maatregelen onvoldoende werken.
De SP is nooit voorstander geweest van het alcoholslot. De SP vindt dat chronische alcoholisten geen rijbewijs mogen hebben. De SP ontvangt veel klachten van mensen die nu een alcoholslot hebben. Zij moeten bijvoorbeeld ineens midden op de weg blazen en soms werkt het apparaat niet. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. De SP is dan ook van mening dat het alcoholslot voor die mensen moet worden vervangen door een rijverbod. Kan de Minister bekijken of dit mogelijk is? Uiteraard moet de rechter de duur van het rijverbod vastleggen. De SP ziet het alcoholslot-programma het liefst niet terug.
Ik heb nog een punt over TeamAlert. De SP vindt het zeer merkwaardig dat er € 200.000 is weggegeven voor het tot stand brengen van een rijschoolvergelijkingswebsite. Er was al een onafhankelijke website. Die website krijgt geen cent subsidie, maar trekt wel honderdmaal zoveel bezoekers als de website die € 200.000 heeft gekost. Er wordt nog steeds geld gegeven aan de website. Wil de Minister zo snel mogelijk stoppen met het subsidiëren van een website die al door de markt zelf is opgezet?

De heer in **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. De SWOV-onderzoeken laten duidelijk zien dat het alcoholslot werkt. Het aantal overtredingen met alcohol achter het stuur is meteen gedaald na de invoering van het alcoholslot. Het alcoholslot zou echter nog beter kunnen werken. Het is nu erg rigide en heeft weeffouten. Het is inmiddels door de rechter verboden dat het CBR zomaar een alcoholslot oplegt. We moeten dit feit gebruiken om de weeffouten uit het product te halen. Het alcoholslot levert voor het CBR heel veel problemen en heel veel werk op. Die tijd kan het CBR beter in andere zaken steken. Het middel is goed, maar het product zelf is slecht. Er is maar één aanbieder, waardoor het product misschien ook wel erg duur is. Er komt geen vooruitgang in de kwaliteit van het product. We moeten dit moment aangrijpen om het product te verbeteren, zodat een heleboel leed kan worden voorkomen. Dat het alcoholslot werkt, staat echter als een paal boven water. Er is een plenair debat aangevraagd over het alcoholslot, dus ik ga er nu verder niet op in, maar ik geef het een en ander alvast aan de Minister mee.
Er moet mij iets van het hart over de verkeersveiligheid en bellen en appen op de fiets. Het CDA vond het signaal dat vanuit het ministerie in de pers is gekomen, dat bellen en appen gewoon mag, een heel slecht signaal. Het ministerie suggereert daarmee dat bellen en appen in het verkeer geen probleem is, terwijl het wel een groot probleem is. Het is volgens de wet verboden om roekeloos te rijden. Het is verboden om een gevaarlijke situatie te creëren en het is verboden om je te laten afleiden in het verkeer. Bellen en appen op de fiets zijn dus verboden als het roekeloos wordt, als het een gevaarlijke situatie oplevert en als het je afleidt. De SWOV heeft onderzocht dat als iemand langer dan 2 seconden niet op de weg kijkt, hij de kans op een ongeluk voor zichzelf en anderen vergroot. Het signaal vanuit het ministerie dat bellen en appen op de fiets wel mag, is dus een heel slecht signaal. Men mag niet roekeloos rijden. Roekeloos rijden omdat men belt en appt op de fiets is dus verboden. Hoe gaat de Minister laten zien dat bellen en appen in het verkeer gevaarlijk is? Ik ben het direct met haar eens dat de handhaving lastig is, maar dat geldt

ook voor bellen en appen achter het stuur in de auto. De Minister zag geen reden om te zeggen dat bellen en appen in de auto wel mag, terwijl dat nog lastiger te controleren is. Hoe zorgen we ervoor dat mensen niet bellen of appen in het verkeer? We hebben toentertijd bij de bobcampagne gezien hoe we op alcohol in het verkeer kunnen handhaven ondanks de lage pakkans. Hoe pakt de Minister het signaal «het mag wel mensen, niets aan de hand, ga gerust door» aan?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik ben benieuwd naar het CDA-standpunt. Ik hoor het CDA aan de Minister vragen hoe zij de publiekscampagne wil voeren. Pleit het CDA nu voor een verbod op het bellen en appen op de fiets? Betekent dat ook dat men straks het bosje bloemen of de bierkratten of weet ik veel wat men tegenwoordig allemaal op de fiets vervoert, niet meer kan meenemen? Waar pleit het CDA zelf voor, naast de oproep aan de Minister om in de publiekscampagnes vooral aandacht te besteden aan bellen en appen op de fiets? Ik hoor daar nadrukkelijk in dat het CDA voor een verbod is. Klopt dat?

De heer **Van Helvert** (CDA): Het is nu al verboden. Dat is juist ook het pleidooi dat ik houd. We moeten niet doen alsof het niet verboden is. Zodra men roekeloos rijdt, is bellen en appen op de fiets verboden. Er is geen nieuwe wet nodig om dit te verbieden. Als iemand nu al bellende of appende op de fiets op een kruising afgaat en daar een ongeluk veroorzaakt, is dat volgens de wet verboden. Iemand heeft de wet overtreden, want hij heeft roekeloos gereden. Wil dat zeggen dat je nooit op de routeplanner mag kijken als je door het bos fietst, om maar een voorbeeld te noemen? Nee, juist niet. Dat is ook niet roekeloos. Maar het kan toch niet zo zijn dat iemand die bellend en append op de fiets midden in de stad een kruising oversteekt en daardoor een ongeluk veroorzaakt, vervolgens verder nergens schuld aan heeft, omdat het van de Minister mag? Dat kan toch niet het geval zijn? Het CDA vindt dat de Minister op dat punt moet zoeken naar een zorgvuldiger formulering en naar een oplossing voor het beeld dat nu is geschapen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dit is geen antwoord op de vraag. Ik weet wat er in de wet staat over gevaarlijk of roekeloos rijgedrag, maar de vraag is of de Kamer voor een aparte strafbaarstelling gaat. Dat was ook de vraag in het vorige AO. Het CDA neigde toen naar een aparte strafbaarstelling. Ik heb de heer Van Helvert daar in de media nadrukkelijk voor horen pleiten, net als zijn voorganger de heer De Rouwe. Dat hoor ik nu niet, dus ik ben heel benieuwd naar het CDA-standpunt. Moet er een apart verbod komen naast de bestaande verkeerswetgeving als het gaat om bellen en appen op de fiets?

De heer **Van Helvert** (CDA): Nee, er hoeft geen apart verbod te komen. Roekeloos rijden is al verboden, dus dat zou dubbelop zijn. We hoeven geen nieuwe wet te maken, want het is al verboden. Maar het signaal dat de Minister heeft afgegeven dat het allemaal wel mag, is heel erg slecht. Het CDA hoort het graag als dit signaal verkeerd is overgekomen in de media, maar daar hoort dan ook een tegenreactie bij. Het kabinet kan niet doen alsof er niets aan de hand is als het gaat om bellen en appen in het verkeer. Het grote probleem in Nederland is namelijk dat we allemaal bellen en appen in het verkeer. Mevrouw Visser en ik doen dat niet, maar de rest van Nederland wel. Het is heel erg gevaarlijk en daar moet het kabinet iets mee. Het CDA wil duidelijk stellen dat als iemand roekeloos rijdt, een gevaar op de weg veroorzaakt of zich laat afleiden, hij moet weten dat het verboden is en dat het consequenties kan hebben. Wat is het juridische gevolg als iemand bellend en append op de fiets een ongeluk veroorzaakt? Wie is dan waaraan schuldig en wat is het gevolg?

Het CDA is heel erg blij met de oproep van de heer Hoogland over de progressieve verkeersboete. De heer De Rouwe heeft daar op 31 januari 2004 ook een warm pleidooi voor gehouden in de commissie, waarin ik toen zelf nog geen zitting had. In het huidige boetestelsel krijgen mensen die een kleine overtreding hebben begaan zeer hoge boetes. In het huidige systeem kan iemand 20, 40, 50, 100 keer per jaar boetes krijgen zonder dat hij op een andere manier kan worden aangepakt. Het CDA is heel blij dat de PvdA nu voor een progressieve verkeersboete is. Ik hoorde van de heer Hoogland dat dit ook al eerder het geval was. Het is van belang dat het kabinet de progressieve verkeersboete regelt. Blijkbaar hebben veel mensen al vaak en lang geroepen om een progressieve verkeersboete en is het lastig rond te krijgen. Ik vraag een VAO aan, zodat de Kamer een uitspraak kan doen over het invoeren van progressief beboeten. De Kamer kan eventueel met de Minister bekijken wat de inhoud moet zijn van de motie, zodat de Kamer de Minister zo veel mogelijk helpt om het progressief beboeten te regelen.

De **voorzitter**: Even voor de geschiedschrijving. U hebt het over 2004, maar ik weet niet of de heer De Rouwe toen al in de Kamer zat.

De heer **Van Helvert** (CDA): Excuus, ik bedoel 2014.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil iets nuanceren. De heer Hoogland zegt dat het voorstel budgetneutraal moet zijn. De vraag is of het vandaag gelanceerde voorstel vergelijkbaar is met de eerdere voorstellen van de SP. Als het namelijk geen geld mag kosten, verandert er waarschijnlijk niet zo veel aan de huidige systematiek.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik kan zo niet inschatten wat de kosten zijn. Een meerderheid in de Kamer is voor progressieve verkeersboetes. De SP wil het, de PvdA wil het en in 2014 was de PVV ook een groot voorstander. Binnenkort komt de begroting voor 2016. De Minister kan er, dit gehoord hebbende, al rekening mee houden dat progressief beboeten een wens van de Kamer is. Het is goed als ze dit meeneemt in de begroting voor 2016.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is op zich wel chic om meteen een VAO aan te kondigen als iemand met een plan komt en te zeggen dat we het plan moeten invoeren. In mijn bijdrage zaten een aantal slagen om de arm die de heer Bashir net uitstekend heeft weergegeven. Hoe rekent de heer Van Helvert op steun als hij eigenlijk rücksichtsloos zegt dat het systeem veranderd gaat worden? Hij weet dat het boetestelsel een bouwwerk is – laat ik er niet over uitweiden – en dat een verandering niet zomaar even van vandaag op morgen is geregeld. Ik neem aan dat de heer Van Helvert ook meer zorgvuldige informatie wil. Ik heb de notulen van de vergadering in 2014 teruggelezen. De heer De Rouwe heeft er toentertijd één vraag over gesteld. Dat lijkt mij net iets te weinig grondslag om het boetestelsel in één keer te wijzigen, waarmee volgens mij krap 1 miljard euro gemoeid is. Het is een feit dat een meerderheid van de Kamer voor een progressieve boete is. Natuurlijk moet er zorgvuldigheid in acht worden genomen, maar het is helder dat de Kamer voorstander is. Laten we de progressieve boete meenemen in de begroting voor 2016. De Kamer vindt dat belangrijk.
Het is mooi dat ik uit de media verneem dat de heer Hoogland vindt dat de progressieve boete geen melkkoe mag zijn. Hij haalt daarmee bijna de PVV en zelfs de VVD rechts in. De PvdA slingert zomaar mooie rechtse termen de media in. De heer Hoogland zegt eigenlijk dat het financiële consequenties mag hebben. Het is overigens heel fijn dat de PvdA zich er ook sterk voor maakt dat de degene die een verkeersovertreding maakt, geen melkkoe mag zijn. De heer Hoogland weet dat het CDA plannen

heeft gemaakt om niet alleen overtreders, maar alle autogebruikers geen melkkoe te laten zijn, bijvoorbeeld door de accijnzen te verlagen. Misschien is het een tip voor de PvdA om daarin mee te gaan, maar dat is een kleine zijstap.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik trek de discussie niet breder, want dat staat de voorzitter mij zeker niet toe. Vindt de heer Van Helvert dat hij een realistisch voorstel doet?

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik stel voor dat de Minister, dit gehoord hebbende, de progressieve boete meeneemt in de begroting voor 2016. Ik zie niet in wat daar niet realistisch aan is.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

De vergadering wordt van 17.29 uur tot 17.37 uur geschorst.

De **voorzitter**: De Minister van I en M antwoordt op de gedeelten van de bijdragen die het I en M-gedeelte betreffen. Ik sta twee interrupties per Kamerlid toe.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De aanleiding voor dit overleg is de verkeersveiligheid en de presentatie van de jaarlijkse cijfers over het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden. Ik ben blij dat de lijn met betrekking tot het aantal verkeersdoden nog steeds lijkt te zijn dat we ons doel in 2020 zullen halen. De heer Bashir gaf ons en de SWOV daar complimenten over, maar het is ook goed om die dank door te geven aan de gemeenten en provincies. In de afgelopen jaren heeft er immers een verschuiving plaatsgevonden van activiteiten op rijksniveau naar activiteiten in andere overheidslagen. De dodelijke ongevallen en andere ongevallen spelen zich steeds meer op een ander terrein af. Ik heb de hulp van de andere overheidslagen heel hard nodig en wil hun daarom de complimenten doorgeven.
De heer Bashir wil niet alleen een brief over de verkeersdoden maar ook over de verkeersgewonden. De verslaglegging daarover vindt echter altijd op twee verschillende momenten plaats. Het aantal verkeersgewonden voor 2014 is nog niet bekend. Ik wacht daarvoor op de gegevens van de ziekenhuizen, die pas na de zomer beschikbaar zijn. Zoals elk jaar ontvangt de Kamer van mij aan het eind van het jaar een brief over het aantal verkeersgewonden, inclusief de daarbij behorende analyses over wat er precies is gebeurd. De gegevens over de verkeersdoden komen voor de zomer en die over de verkeersgewonden na de zomer, aan het eind van het jaar. In de analyses wordt bijvoorbeeld uiteengezet of bepaalde doelgroepen meer voorkomen, of bepaalde typen ongevallen zich meer voordoen en of bepaalde locaties meer voorkomen.
De heer Hoogland vroeg of er in het oorspronkelijk vastgestelde aantal verkeersdoden en verkeersgewonden aannames zitten over het aantal voertuigkilometers. In de doelstelling voor doden en gewonden in het verkeer wordt geen rekening gehouden met het aantal voertuigkilometers. Er wordt wel rekening gehouden met aantallen deelnemers, maar niet met de hoeveelheid bewegingen die zij maken. Ik snap het punt van de heer Hoogland wel, want als meer mensen van de fiets gebruikmaken, kunnen er relatief gezien ook meer ongevallen plaatsvinden. Het is echter heel moeilijk om de bewegingen in kaart te brengen, want dan moet worden bijgehouden hoeveel kilometers iedereen aflegt. Het aantal voertuigkilometers is inderdaad een belangrijk punt dat in ogenschouw moet worden genomen bij de discussie over de haalbaarheid van het naar beneden brengen van het aantal verkeersgewonden. In de verkenning aan het eind van het jaar over het aantal verkeersgewonden en de I en M-analyse daarbij wordt op dit soort vraagstukken ingegaan. De SWOV levert aan

het eind van het jaar een verkenning op, waarin de nieuwe prognose met de laatste stand van zaken, de laatste maatregelen en ook de nieuwste studie Welvaart en Leefomgeving-scenario's (WLO-scenario's) worden meegenomen.
De heer Bisschop vroeg wat ik doe aan de nazorg voor de verkeersslachtoffers. Het ministerie zit in eerste instantie aan de voorkant. Het is verantwoordelijk voor het beleid, maar ik vind hulp aan de slachtoffers ook heel belangrijk. Het ministerie levert daarom een bijdrage aan de stichting Slachtofferhulp, die capaciteit inzet voor de ondersteuning van verkeersslachtoffers. De stichting Slachtofferhulp is een professionele organisatie met een wettelijke taak vanuit V en J, dus ook van daaruit vindt een bijdrage plaats.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Bisschop vroeg naar de aanbevelingen van de SWOV. De SWOV zegt dat snelheid dodelijk is. Het aantal doden onder fietsers neemt toe. De SWOV zegt dat een aanrijding tussen een fietser en een auto die 50 km/u rijdt, bijna altijd fataal is. De SWOV adviseert daarom te kijken naar een maximumsnelheid van 30 km/u op de drukke plekken in de bebouwde kom. Gaat de Minister hierop studeren? Neemt de Minister de aanbevelingen van de SWOV over?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn blokje was nog niet klaar. Ik kom daar zo op. Ik ga nu in algemene zin in op de verkeersveiligheid als exportproduct. Vervolgens ga ik dieper in op de specifieke vragen, daarna op de achttien maatregelen en dan op de features, want daarover hebben diverse commissieleden heel veel verschillende vragen gesteld.
Is verkeersveiligheid een exportproduct? De heer Bisschop noemde bijvoorbeeld de SWOV die als onderzoeksinstituut haar kennis exporteert. De SWOV is inderdaad een van de partijen die dat doet, maar er zijn ook andere partijen, bijvoorbeeld de organisatie Dutch Cycling Embassy, die het fietsen internationaal promoot, of de ambassades, die het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid en het fietsbeleid intensief promoten in het buitenland. Veel van de Nederlandse voorbeelden worden gekopieerd. Een van de leuke dingen is dat ik op Twitter een soort wedstrijd zag over het vervoer van de toekomst in de grote steden. Het was een internationale wedstrijd, dus ik wilde eens kijken welke interessante dingen daaruit kwamen en of ik daar misschien nog wat van kon gebruiken. Ik was eigenlijk een beetje teleurgesteld, want het ging vaak over het aanleggen van goede fietspaden in de steden. Dat doen we in Nederland allang. Nederland is vaak een voorloper op het gebied van het verkeer. Er zijn bedrijven die internationaal en ook qua export actief zijn op verkeersgebied. Er reizen regelmatig bedrijven met mij mee – laatst nog naar Mexico – die de regio's en grote gemeenten aldaar adviseren over het op een veilige manier scheiden van verkeersstromen. Verkeersveiligheid, en de ervaring van Nederland daarmee op internationaal vlak, is een belangrijk product en er wordt ook gebruik van gemaakt.
De SWOV heeft een rapport geschreven over de opschakeling naar meer verkeersveiligheid en de wens van het kabinet om te bekijken hoe nog meer maatregelen kunnen worden genomen om het aantal verkeersgewonden terug te brengen. Ik heb toegezegd dat ik het rapport voor de zomerperiode van 2015 aan de Kamer toestuur, vergezeld van een reactie. Dat zal ik doen. Ik ben echter nog in overleg met de wegbeheerders, omdat zij aan de lat staan voor een groot aantal maatregelen. Dat overleg loopt dus nog, maar ik zal er in elk geval voor zorgen dat het rapport voor de zomer richting de Kamer komt. Dat kan ik echter niet doen zonder daar ook de VNG, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Unie van Waterschappen in te kennen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mijn vraag heeft het proces als achtergrond, maar is inhoudelijk bedoeld. De PvdA vindt het op zich niet zo erg dat het iets langer duurt dan gehoopt voor er een reactie komt. De vraag is echter wel of er een document komt waarin de Minister haar mening geeft over de maatregelen van de SWOV, of die aanvaardbaar zijn. Of krijgt de Kamer een compromis waarin alle haalbare dingen staan? Dat is op zich interessant, maar dan zijn er vijf schijven overheen gegaan en kan de Kamer geen fundamenteel debat meer voeren over wat wenselijke en niet-wenselijke maatregelen zijn. Dat fundamentele debat is wat de PvdA wil.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zorg ervoor dat het document die vorm krijgt. Het is heel belangrijk om het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden omlaag te brengen, maar niet met alle mogelijke maatregelen. De mobiliteit mag bijvoorbeeld niet ongedaan worden gemaakt. Als iemand met een matras voor en een matras achter op de fiets moet omdat hij niets mag breken, schiet dat natuurlijk niet op. Het ministerie moet aangeven welke maatregelen wenselijk en niet wenselijk worden bevonden. De uitkomsten zijn daarna onderdeel van een politiek debat, waarin de heer Hoogland en ik van mening kunnen verschillen over hoe ver men wil gaan. Moet er wel of geen helmplicht komen voor alle features? Moeten ouderen vanaf een bepaalde leeftijd wel of beter niet meer op de fiets gaan? Zo zijn er een heleboel zaken waarover men met elkaar van mening kan verschillen. Ik zorg ervoor dat per maatregel wordt aangegeven of het ministerie deze wenselijk of niet wenselijk vindt. Voor sommige maatregelen heb ik echter de medeoverheden nodig. Daarom heb ik het afstemmingsoverleg nodig. Het rapport is op zich niet vertraagd, want ik had al gezegd dat het voor de zomer van 2015 zou komen. Ik ga het open debat er graag over aan.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dank daarvoor. Dit is goed om te horen. Als een maatregel wenselijk wordt geacht en na overleg blijkt dat de uitvoerbaarheid ervan lastig is of dat er bij andere overheden andere praktische bezwaren zijn, dan komt de Kamer nooit te weten of de Minister voorstander is van zo'n maatregel. De Kamer krijgt namelijk de bestuurlijke uitkomst van de processen. Ik vraag dus nogmaals of een opener debat op enige manier kan, want dat zou de PvdA juist interessant vinden. De Kamer kan daarmee ook dingen afhechten die het kabinet niet gaat doen. Anders blijft altijd in de lucht hangen dat de wereld beter was geweest als het kabinet bepaalde maatregelen wel had genomen, terwijl dat niet zo hoeft te zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik probeer meestal inzicht te geven in wat ik wel aantrekkelijk vind maar wat niet goed uitvoerbaar is, bijvoorbeeld bij de discussie in het vorige algemeen overleg over het voorstel van de SP betreffende de camera's bij rode kruizen. Ik heb toen gezegd dat ik het een interessant idee vind en dat ik er best naar wilde kijken. Dat heb ik gedaan en toen bleek dat het geen goed uitvoerbaar idee was. Ik heb er daarom niet voor gekozen. Op die manier ziet de Kamer de keuzes terugkomen. Hetzelfde geldt bij de discussie over de elektrische auto. Naar aanleiding van een idee van GroenLinks heb ik de mogelijkheden bekeken. Ik probeer altijd aan te geven wat ik vind. De heer Hoogland kan niet altijd inzicht in alle keuzes krijgen. Dan moet hij op mijn plek gaan zitten, maar ik zie hem nog niet erg enthousiast kijken bij dat idee. Ik probeer openheid te betrachten door te zeggen dat iets misschien een interessant idee was, maar niet uitvoerbaar is. Soms zeg ik ook dat ik het geen interessant idee vind, omdat het strijdig is met de wetgeving of strijdig is met de wens van het kabinet om iets op een bepaald overheidsniveau te regelen en niet ergens anders. Ik hoop de heer Hoogland daarmee zo veel mogelijk tegemoet te komen, maar de

keuze blijft altijd een beetje als een geheim ingrediënt in de soep. Het is de vraag of de heer Hoogland vindt dat hij voldoende inzicht heeft gehad in alle ingrediënten.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik wil hier ter verduidelijking even op doorgaan. In het vorige debat is er over de SWOV gesproken. De VVD heeft toen nadrukkelijk meegegeven dat de opdracht aan de SWOV tot 2020 met een beetje innovatie en misschien ook met andere partijen een andere invulling zou kunnen krijgen, ook als naar 2025 wordt gekeken. De Minister zegt nu dat zij de focus op IPO en VNG houdt. De ANWB heeft initiatieven genomen om partijen weer bij elkaar te roepen en te bekijken wat men met de verkeersveiligheid kan. Er is recentelijk een initiatief genomen waar Rijkswaterstaat zelf ook bij betrokken is: Smart Traffic Accident Reporting. Met dit initiatief wil men juist andere partijen dan de overheden, bijvoorbeeld de verzekeraarskant, aangehaakt krijgen bij de ongevallenadministratie. Men wil bekijken of men tot andere informatie en daarmee nieuwe initiatieven kan komen. Ik hoor daarover niets in de beantwoording. Ik roep de Minister daarom nadrukkelijk op om de termijn te verlengen en om ook naar andere partijen en innovaties te kijken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan me de discussie van de vorige keer nog heel goed herinneren. Ik ben daar nu inderdaad inhoudelijk niet op ingegaan, omdat ik nog terugkom op de achttien punten. Ik vond het een goede suggestie van de VVD om eens verder te kijken dan 2020. Het kan een interessante uitkomst van de discussie zijn dat de doelstelling nu niet kan worden gehaald, maar over vijf jaar misschien wel. De termijn kan bijvoorbeeld worden opgeschoven of nieuwe en aanvullende maatregelen die nu niet mogelijk zijn maar wel over een iets langere tijd, kunnen worden bekeken. Ik zal de discussie meenemen in de brief die volgt.
GroenLinks heeft gevraagd wat ik vind van ISA, een soort snelheidsbegrenzer voor de fiets. Het systeem kent nog een aantal mankementen. Voor de gemiddelde Nederlander is het misschien niet echt een goed instrument. Er zijn in Nederland niet alleen langeafstandfietsers, maar ook heel veel fietsers in het stedelijk gebied. Het gaat eigenlijk niet zozeer om de maximumsnelheid van bijvoorbeeld 25 km/u, als wel om het aanhouden van de juiste snelheid op het juiste moment. In het stedelijk gebied vlak voor een stoplicht moet men een andere snelheid aanhouden dan wanneer men op de fietssnelweg rijdt. De naleving van de snelheid is niet zozeer het belangrijkste, als wel het teweegbrengen van goed gedrag op de fiets.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik moest wat snel door het einde van mijn tekst, dus het was misschien niet helemaal helder: de snelheidsbegrenzer is voor de auto. De SWOV zegt dat als een automobilist 30 km/u rijdt, de fietser nog een overlevingskans heeft. Dat is de reden waarom de fiets in het verhaal kwam. Rijd een automobilist 50 km/u, dan is een aanrijding bijna altijd fataal. ISA is een systeem dat kan reageren op signalen uit de omgeving, net als bij het bestuurderloos rijden, wat de Minister interessant vindt. Men kan ISA als aanbeveling gebruiken. Men hoort dan een luid geluid als men te hard gaat. Men kan ISA ook dwingend instellen. Het voertuig kan op dat moment niet harder. Deze systemen bestaan. De Minister is wel vaker bereid om een suggestie van GroenLinks te bekijken. ISA zou een manier kunnen zijn om de veiligheid voor fietsers binnen de bebouwde kom te verhogen, in verband met de toename van het aantal zwaargewonden en dodelijke ongelukken onder fietsers. Ik weet niet of er ook snelheidsbegrenzers voor de fiets zijn, maar ik ken alleen de autovariant.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De uitleg van mevrouw Van Tongeren maakt het verhaal helderder. Er bestaan inderdaad wel varianten waarbij je kunt begrenzen, zoals bij vrachtauto's. Als het kabinet zo'n systeem zou willen invoeren, moet dat altijd op Europees niveau omdat de automarkt een Europese markt is. Ik heb begrepen dat het nog lang niet mogelijk is om zo'n systeem in alle typen voertuigen in te bouwen. Er moet een betrouwbare snelhedenkaart zijn om het systeem effectief te maken. De vraag is echter vooral of zo'n systeem het interessantste middel is. Eigenlijk geldt hetzelfde als bij het betoog dat ik net voor de fiets hield. Het gaat namelijk vaak niet zozeer om de snelheidslimiet, als wel het goed inschatten van het verkeer om zich heen. Het systeem zou wel andersom kunnen werken. Misschien is men met zo'n soort cruisecontrolsnelheidslimiet juist minder bezig met het kruispunt, het woonerf of de verschillende onderdelen waarmee men te maken heeft, dan wanneer men zelf verantwoordelijk is voor het hanteren van de juiste snelheid. Er zitten best wat haken en ogen aan. Tegelijkertijd zijn het gewoon ontwikkelingen die op dit moment plaatsvinden, net als de vele technologische ontwikkelingen. Ik zou zelf niet de trekker willen zijn van die ontwikkelingen. De auto-industrie bekijkt of zo'n systeem wel of niet goed uitpakt. De gedragskant is interessanter. Er zijn bijvoorbeeld verzekeraars die korting geven aan automobilisten die goed gedrag vertonen en die dat laten monitoren. Die zaken zijn aantrekkelijker dan het monteren van een soort begrenzer in de auto, los van het feit dat het dus nog niet bij alle typen kan. Als het kabinet zo'n systeem zou willen invoeren, moet dat op basis van Europees beleid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): GroenLinks riep op om de ontwikkeling te bekijken en niet om die deze week al in te voeren. Ik begrijp de belemmeringen voor de Minister. Er is momenteel een campagne met waarschuwingen boven de snelweg waarop staat: let op je maximumsnelheid, ook in de bebouwde kom. ISA kan bijvoorbeeld een geluidssignaal geven om te letten op de maximumsnelheid in de bebouwde kom. Men kan ook de tomtom zo instellen dat men een geluidssignaal krijgt dat helpt om op de maximumsnelheid in de bebouwde kom te letten. Het lijkt mij goed om de ontwikkelingen te bekijken in verband met de verkeersveiligheid.
De Minister is het eens met de SWOV, dat een aanrijding met 30 km/u met een fiets bijna altijd dodelijk is. Over de suggestie van GroenLinks zegt de Minister dat het nogal een ver-van-haarbedshow is, maar wellicht interessant. Welke oplossing ziet ze dan wel? GroenLinks heeft al eerder een maximumsnelheid van 30 km/u voorgesteld binnen de bebouwde kom in stadscentra. De Minister wees ook dat van de hand. Wat is de reactie van de Minister op de aanbeveling van de SWOV over een maximumsnelheid van 30 km/u? Of zegt de Minister dat mensen niet doodgaan van een aanrijding met 50 km/u?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er gelden spelregels in het verkeer. Er zijn verkeersborden. Mensen moeten eerst hun rijbewijs halen en de spelregels van tevoren leren. Als iemand de spelregels overschrijdt, is hij ook strafbaar als hij een ongeval veroorzaakt op een plek waar iemand geen 50 km/u had mogen rijden maar dat wel doet. Er zitten consequenties aan het overtreden van de spelregels. De verkeers-veiligheid is dus geregeld; dit als antwoord op de vraag van mevrouw Van Tongeren over wat ik daaraan ga doen. Daarnaast worden auto's steeds intelligenter en hebben vrachtauto's signalen voor de dode hoek. Ook kunnen auto's steeds vaker zelf aangeven hoe hard men ergens mag rijden. Dat is qua boetes interessant voor in de toekomst, want dan hoeft überhaupt geen bebording te worden neergezet en kan men zich dus ook niet vergissen in de maximumsnelheid. Die autonome ontwikkeling vindt

reeds plaats en is interessant voor fabrikanten als concurrerend middel. Als een auto meer biedt, wordt die vaak ook beter afgenomen.
Mevrouw Van Tongeren vraagt wat ik van ISA vind. Mijn reactie is dat ISA nog niet overal kan worden ingevoerd. En als het kabinet ISA wil invoeren, moet dat Europees gebeuren. De snelheidskaarten moeten in elk geval goed zijn. Onderzoek heeft aangetoond dat als iemand met een harde snelheidslimiet rijdt, dus het systeem echt instelt op de snelheidslimiet, hij zelf uiteindelijk minder bezig is met wat verstandig is. Een limiet kan ergens 30 km/u zijn, maar als er in de verte iemand oversteekt, is het verstandig om alvast naar een lagere snelheid te gaan. Men schijnt dus vaker tegen de limiet aan te rijden en dit kan risico's met zich meebrengen. Dit geldt straks ook voor het autonoom rijden. Het is allemaal nieuw en anders. Wat betekent al die technologie nu? Technologie biedt mensen veiligheid en gemak, maar men krijgt ook met een andere alertheid te maken. Ik ben niet bereid om ISA te verplichten. Ik zie de ontwikkeling vanzelf komen. De voor- en nadelen moet altijd goed in ogenschouw worden genomen.
Mevrouw Van Tongeren vroeg of de voordelen voor de gezondheid kunnen worden meegenomen in de discussie over de verkeersveiligheid. De vraag aan Rijkswaterstaat was om in de verkenningen de gezondheidseffecten van fietsen mee te nemen en te bezien of die effecten in de verkeersveiligheidsvraagstukken kunnen worden meegewogen. Voor het in kaart brengen van de gezondheidsaspecten in brede zin wordt als pilot gekeken naar de effecten bij scenario's voor regels met tweewielers en bij maatregelen zoals fietspaden en ontvlechting. De uitkomsten worden allemaal meegenomen bij de gegevens over de verkeersgewonden die ik aan het eind van het jaar presenteer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De volksgezondheid wordt ook aangetast door verkeersgeluid en luchtkwaliteit. Ik lees hier dat 84 fatale hartinfarcten in Nederland kunnen worden gerelateerd aan blootstelling aan verkeerslawaai. Het ziekteverzuim kan de Minister daar zelf bijtellen. Er zijn blijkbaar 800.000 mensen die ernstige hinder ondervinden van verkeerslawaai. Dat heeft nogal een impact op de volksgezondheid. Betrekt de Minister dit ook bij haar afweging van verkeersveiligheid, of ziet de Minister dat toch een heel stuk enger?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Om nog maar niet te spreken over de stille elektrische auto die toch ook heel gevaarlijk kan zijn voor de gezondheid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Zijn daar statistieken van?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat is een van de redenen waarom er in Europees verband over wordt nagedacht om bij een elektrische auto geluid in te bouwen zodat mensen hem horen.
Ik ben mij ervan bewust dat alles wat wij in het leven doen uiteindelijk effect heeft op onze gezondheid. Dat geldt voor de uitstoot van auto's, voor barbecueën, voor zaken die mensen zelf doen, maar ook voor zaken die mensen overkomen. Het maakt uit of iemand in een stedelijk gebied woont of in een open gebied. Al die elementen hebben effecten. Ik kijk niet alleen specifiek naar de gezondheidseffecten van alle verkeer. Er zijn in Nederland bijvoorbeeld ook spelregels voor de toegestane hoeveelheid uitstoot van fijnstof. Het verkeer wordt daarbij meegerekend, maar ook kippen en de uitstoot in de industrie. Per gebied wordt bekeken wat de maximaal toelaatbare hoeveelheid is. Het is weinig zinvol om alle elementen los van elkaar te bezien. Juist daarvoor bestaat er een programmatische aanpak die de cumulatieve effecten bekijkt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik geloof dat ik mijn vragen aan de Minister vandaag niet helemaal helder stel, want ik krijg steeds antwoorden op dingen die ik niet vraag. Ik heb echt op geen enkel moment gepleit om ISA verplicht te stellen. Ik vroeg alleen aan de Minister om er eens naar te kijken, omdat het een interessante ontwikkeling is. Dat is toch echt iets anders dan vragen om ISA verplicht te stellen.
De Fietsersbond wil dat gezondheid ook meetelt bij de verkeersveiligheid, en dan vooral het aspect «verkeersgeluid». De Minister zei net dat gezondheid wordt meegewogen bij de verkeersveiligheid. Daar kwam een heel beperkte definitie uit. Maar hoort het verkeersgeluid, dus geluid alleen van het verkeer en niet van kippen of hanen of op andere plekken opgewekt, dat echt een effect op de gezondheid heeft, ook niet bij het veilig maken van het verkeer voor de Nederlanders? Zoals ik net zei, zijn 84 fatale hartinfarcten gerelateerd aan blootstelling aan verkeerslawaai.

De **voorzitter**: Ik heb de Minister daar wel op horen antwoorden, zelfs ook op het ontbreken van geluid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is beleid, er is wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidshinder. Deze is ook gebaseerd op de gezondheidseffecten. Die zitten onder andere in het Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid (SWUNG) en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ik hoor mevrouw Van Tongeren mompelen dat de gezondheidseffecten niet bij het begrip verkeersveiligheid worden meegenomen. De geluidshinder is niet alleen op één geluidsbron gebaseerd, maar neemt het totaal van geluid in ogenschouw, juist om rekening te kunnen houden met cumulatie. Zoals ik al aangaf, heeft alles wat men doet in dit leven uiteindelijk een effect op de hoeveelheid jaren die men extra heeft. Er bestaat genoeg wet- en regelgeving om het geluid, de uitstoot en al die elementen goed te kunnen beheersen. Er kan verschil van mening zijn over de vraag of de norm lager moet zijn of niet, maar dat is een andere discussie.
De heer Bisschop vroeg hoe ik aankijk tegen het idee om op het fietspad een maximumsnelheid in te voeren van 25 km/u. Er is een discussie gaande over de drukte op het fietspad, mede naar aanleiding van de discussie met de heer Hoogland in het vorige algemeen overleg met deze commissie. Het ministerie bekijkt met allerlei stakeholders ideeën om het ruimteprobleem en de verkeersveiligheid in de stad aan te pakken. Snelheidsbepaling is primair een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Ik heb in het vorige algemeen overleg toegezegd dat ik ernaar streef om de Kamer voor de zomer te voorzien van een voorstel voor nadere onderzoeksmogelijkheden naar de drukte op de fietspaden.
De heer Hoogland had een vraag over de gemeente Amsterdam. Er vinden momenteel gesprekken plaats met de gemeente Amsterdam over een mogelijke pilot voor een zorgvuldige verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. Voor mij betekent zorgvuldig dat er geen verhoogd veiligheidsrisico is. De Kamer heeft twee randvoorwaarden meegegeven: er komt geen helmplicht voor de snorfiets conform de motie-De Rouwe uit 2014 en de maximumsnelheid van de snorfiets blijft 25 km/u. De gemeente Amsterdam moet er alles aan doen om ervoor te zorgen dat de snorfietser zich aan de wet houdt. De heer Hoogland heeft een nieuwe motie ingediend die daaroverheen gaat, waarin staat dat het kabinet in gesprek moet treden. Ik zal de heer Hoogland voor 1 oktober informeren over de uitkomsten van de gesprekken met de gemeente Amsterdam.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik heb nog een vraag over de maximumsnelheden op fietspaden. Ik kan me voorstellen dat de Minister een en ander bekijkt in het totale pakket van het vergroten van de verkeersveiligheid. De

maximumsnelheid op fietspaden is echter zo'n opmerkelijk punt dat ik het op prijs zou stellen dat de Minister uitspreekt dat zij daar kritisch naar kijkt. Is dat een goede interpretatie?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben niet op voorhand voor of tegen. Het is heel complex om de problematiek in het stedelijk gebied op te lossen. Los van het feit dat er weinig ruimte is, komen er steeds meer nieuwe vervoersvormen op de fietspaden. Zo meteen wordt de speed pedelec besproken en de plek waar die thuishoort. De elektrische bakfiets is inmiddels geïntroduceerd. In het stedelijk gebied hebben steeds meer bestelbusjes ook een soort elektrische bakfietsachtige constructie om uitstoot, opstopping en tijdverlies te voorkomen. Al die verschillende verkeersdeelnemers proberen zich via hetzelfde fietspad voort te bewegen. Er is discussie over de speed pedelec, hoe hard die eigenlijk kan en of die op het fietspad of op de weg hoort, eenzelfde soort discussie als bij de snorfiets. Eigenlijk moet het kabinet een keer discussiëren over wat precies een gewenste snelheid is. Ik heb nu nog geen zicht op die gewenste snelheid, maar het is volgens mij wel goed om dat een keer uit te spreken, zodat de verkeersvormen straks gemakkelijker kunnen worden gescheiden.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik wil ervoor pleiten om ook het handhavingsaspect nadrukkelijk een plek te geven in die discussie, want dat wordt nog wel eens vergeten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat neem ik zeker mee. Het handhavingsaspect geldt nu ook al, alleen houdt niet iedereen zich netjes aan de snelheden die bij een voertuig horen. Het vraagstuk over het aan de snelheid houden speelde ook bij de snorfiets. De snorfiets kon prima op het fietspad, maar als zo'n fiets vervolgens tot in de oneindigheid wordt opgevoerd, is er een probleem. De opmerking van de heer Bisschop over handhaving is voor mij ook heel belangrijk.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Minister merkte zojuist op dat het kabinet wellicht een bredere discussie moet voeren over de gewenste snelheid. Ik denk dat een bredere discussie zeer wenselijk is. Er wordt nu inderdaad gediscussieerd over de pedelec, welke helm daarbij hoort en welke snelheid, maar eigenlijk komen er elk jaar een aantal nieuwe voertuigen bij waarvan we ons afvragen of het een fiets, bromfiets, scooter of auto is, of iets wat daartussen zit. Misschien kan het straks zelfs vliegen. Eigenlijk moet het kabinet bekijken hoe we de gehele weg in de toekomst gaan inrichten. Moet er bij een voertuig nog wel een bepaalde snelheid worden geëist voor de wet? Of moet de weg zodanig worden ingericht dat bepaalde plekken op de weg voor bepaalde snelheden zijn, en iemand ongeacht zijn voertuig een plek op de weg moet kiezen? Ik snap dat dit misschien heel ver vooruitgedacht is, want ga er maar aan staan om de weg anders in te richten, maar uiteindelijk moet het kabinet daar volgens mij wel over nadenken. Anders wordt er in elk algemeen overleg over een nieuw bedacht voertuig vergaderd. Hoe kijkt de Minister daartegenaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is een van de redenen waarom ik een breder onderzoek doe naar de drukte op het fietspad. Er zijn zo veel ontwikkelingen die niet te voorspellen zijn. Het is daarom verstandig om de drukte op het fietspad te onderzoeken. Ik kan niet zomaar zeggen dat er voortaan in elke gemeente voor een bepaald gebied een bepaalde snelheid op het fietspad wordt gehanteerd. De heer Van Helvert weet zelf ook hoe groot het verschil is tussen een Amsterdamse historische binnenstad waar later nog wat fietspaden zijn ingepropt en een stad als Zoetermeer die later is ontwikkeld en waar de fietspaden ruim baan hebben gekregen. Het wordt voor de toekomst

vooral heel erg interessant wat voertuigen zelf kunnen op het gebied van het detecteren van andere voertuigen. TNO is bijvoorbeeld bezig met een fiets die kan zien wanneer er andere voertuigen achteropkomen en die daar een signaaltje over afgeeft. We hebben net de ISA-discussie gehad. Ook op dat gebied ontstaan mogelijkheden. Er kan worden gekeken naar de wet- en regelgeving, maar ook naar de voertuigkant. De huidige weg- en regelgeving kan niet inspelen op ontwikkelingen in de toekomst. Flexibiliteit en een doelbepaling zijn daarom belangrijker dan het vastleggen van wie wat waar mag. De heer Van Helvert heeft gelijk dat een bredere discussie wenselijk is. De nieuwe trend is de step, waarmee iemand met grote snelheid over de stoep kan rijden. Wat gebeurt er als alle volwassenen hard steppend over de stoep gaan en zich mengen met de voetgangers? Of kijk naar de gyrokopter. Die gaat via de lucht, en heeft minder te maken met files, maar moet toch een keer op de grond landen en draait dan mee in het verkeer. Zo komen er nog veel meer vraagstukken die tot hoofdbrekens zullen leiden. Voor mij is het ook helder dat de discussie breder is.

De heer **Van Helvert** (CDA): Weet de Minister al wat de insteek van die discussie is? Iedereen zal het met haar eens zijn dat er breder naar de indeling van de weg moet worden gekeken. Wanneer wordt die discussie opgepakt? Als iemand vindt dat het nergens op slaat dat we breder naar de indeling van de weg moeten kijken, mag die dat ook zeggen. Los van alle gekkigheid denk ik dat het goed is ons op een gegeven moment in die discussie te begeven. Heeft het ministerie al een beeld over wanneer we dat gaan doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb in het vorige algemeen overleg met de Kamer afgesproken dat ik voor de zomer met voorstellen kom over de drukte op het fietspad. Laten we die voorstellen eerst bekijken. Het is al complex genoeg wat er allemaal in de voorstellen kan worden meegenomen, wat iedereen wil en wat de wensen en eisen zijn. Sommige dingen kunnen meteen worden gerealiseerd en andere dingen vergen wetswijzigingen. De ANWB is met een aantal gemeenten al gestart. Ik steun de ANWB bij het vormgeven van een en ander. Vervolgens kom ik bij de Kamer met voorstellen hoe ik een en ander wil vormgegeven.
Bij de typegoedkeuring voor nieuwe voertuigen geldt dat er ook meteen wordt gediscussieerd over wat die goedkeuring voor het verkeer betekent en of de regels daarop moeten worden aangepast. Een typisch voorbeeld daarvan is de speed pedelec. Ik wilde de speed pedelec eigenlijk later behandelen, maar laat ik dat maar meteen doen. Het is een fiets die heel snel kan gaan en daar ook voor bedoeld en ontwikkeld is. Fabrikanten vroegen zich af waar de speed pedelec aan moest voldoen als hij op de markt kwam. Daar is overleg over geweest. In Europees verband is gezegd dat de speed pedelec een voertuig is dat in de bromfietscategorie valt, omdat hij 40 km/u tot 45 km/u kan. Bij de snorfiets is het anders. Die gaat langzamer, maar die kan worden opgevoerd. Als voor de snorfiets een helm verplicht wordt gesteld, wordt eigenlijk de goede verplicht om iets te doen wat door een slechte is veroorzaakt. De bedoeling van de speed pedelec is juist dat hij zo snel gaat. Op de bromfiets moeten mensen een helm op, omdat de bromfiets 45 km/u kan. Ik vind dat dit dan ook voor een fiets met die snelheid moet gelden.
De discussie gaat volgens mij niet zozeer over wel of geen helm. De discussie is losgebarsten omdat men dacht dat men een soort zware motorhelm moest dragen op de fiets. Dat is helemaal niet mijn bedoeling. De helm moet wel aan dezelfde eisen voldoen als een brommerhelm. Er wordt gewerkt aan een lichte versie van een speed pedelechelm die aan de veiligheidseisen voldoet en ook goed ventileert. Ik kan me goed voorstellen dat iemand op een speed pedelec een helm wil die daarbij

past qua stoerheid. Daar wordt aan gewerkt. Dat soort helmen komen voor de zomer al op de markt. Het gaat mij vooral om de veiligheid. Als iemand snelheid maakt en op de weg zit, moet de gebruiker van de speed pedelec ook veilig zijn. Ik sta open voor verschillende varianten van helmen, mits ze aan de veiligheidseisen voldoen. Daarmee heb ik volgens mij antwoord gegeven op de diverse vragen. Dus ja, wel een helm die voldoet aan helmen in de bromfietscategorie. De helm mag een ander ontwerp hebben, bijvoorbeeld lichter zijn en meer ventilatie bieden, als hij maar veilig is voor de functie die de fiets heeft. Er werd gesproken over een fietshelm. Een fietshelm is niet veilig, want die wordt niet veilig geacht boven de 21 km/u. Als iemand al langzamer gaat met een speed pedelec, gaat die in elk geval altijd boven de 25 km/u. De fietshelm is daarom niet als uitgangspunt genomen.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat er een vraag is over de helm van de fietser of wielrenner. We hebben elk twee interrupties afgesproken, maar de heer Bisschop heeft zijn termijn nog.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik mag mijn tweede interruptie doen. Ik heb in de eerste termijn helemaal geen interruptie gebruikt, dus ik heb er dan nog drie.

De **voorzitter**: Nee, zo werkt het niet.

De heer **Bisschop** (SGP): Het ging over de fietshelm. Ik kan me voorstellen dat de uitspraak dat een fietshelm niet geschikt is, wat minder absoluut is. De fietshelm in de huidige vorm is inderdaad minder geschikt voor het type vervoer als een speed pedelec. Ik kan mij echter ook voorstellen dat juist wordt gestimuleerd dat er langs die weg verbetering plaatsvindt, opdat de als extra beveiliging bedoelde maatregel niet leidt tot het frustreren van de ontwikkeling die om verschillende redenen zeer gewenst is. Is de Minister bereid om hier vanuit die optiek naar te kijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is een heel mooi voorbeeld van de wijze waarop regelgeving innovaties vaak dwarszit. Het kabinet bedenkt met alle goede bedoelingen een regel om mensen te beschermen. Vervolgens ontstaan er echter nieuwe initiatieven die niet in de regelgeving passen. Het duurt heel lang voordat er nieuwe regelgeving is ontwikkeld voor die nieuwe initiatieven. Wielrenners hebben bijvoorbeeld high-end helmen die beter zijn dan de strikt vereiste veiligheid, waardoor iemand ook met meer snelheid veiliger is. Ik kan me voorstellen dat er nieuwe helmen ontstaan die tussen zo'n fietshelm- en een bromfietshelmvariant in zitten. Daar sta ik voor open. Het enige probleem is dat het best wat tijd in beslag neemt om de nieuwe varianten vervolgens allemaal getoetst, goedgekeurd en veilig gekeurd te hebben. Dat is niet een kwestie van een paar maanden, maar van een veel langere periode. Maar ik sta zeker open voor nieuwe varianten. Het daagt mij en misschien de Kamer ook uit om voor de toekomst te bekijken hoe een en ander nu eigenlijk wettelijk gaat worden vastgelegd. Worden de regels in een heel gedetailleerd beschreven vorm vastgelegd of wordt er meer experimenteerruimte geboden? Maandag spreekt het kabinet over de Omgevingswet. Dan kan er op een ander terrein over de regelgeving worden gesproken. Door het dichtregelen van de wet- en regelgeving wordt men vaak op het moment dat de wet wordt vastgesteld, alweer voor het fait accompli gesteld dat de regelgeving is achterhaald. Ik sta dus zeker open voor nieuwe varianten. Het ministerie is in gesprek over nieuwe helmen die op de markt komen die wel passen binnen de huidige veiligheidseisen. Het kabinet moet zich daaraan houden zolang er nog geen nieuwe regels zijn.

Appen op de fiets hoort ook bij de discussie. De heer Van Helvert vroeg of ik daarover niet een verkeerd signaal heb gegeven. Laat ik helder zijn: ik ben juist degene die een tijd terug heeft gezegd dat appen op de fiets gevaarlijk is en dat bellen op de fiets ook gevaarlijk kan zijn. Als iemand niet oplet, kan hij een probleem veroorzaken in het verkeer. Ik heb daarom een app ingevoerd voor jongeren. Als zij hun telefoon wegleggen, kunnen ze er punten mee verdienen en daar allemaal leuke producten voor krijgen. Er wordt veel gebruikgemaakt van de app. De Kamer heeft naar aanleiding daarvan gezegd dat ik eigenlijk een wortel verzin voor de fietser om geen of slechts schaars gebruik te maken van zijn telefoon, en gevraagd of ik niet ook een stok kon verzinnen om het gebruik van de telefoon op de fiets te verbieden. Ik heb toen al aangegeven dat ik niet wist of verbieden de beste methode is, maar dat ik wel bereid was om daarnaar te kijken. Ik vind verbieden nog steeds niet de beste methode. De telefoon kan bijvoorbeeld ook een routewijzer op de fiets zijn. Stel dat iemand de telefoon net als bij een auto handsfree op zijn stuur kan plaatsen en de telefoon geeft de route aan. De telefoon kan een middel zijn om iemand op een andere manier te begeleiden. Het gaat echter vooral om verstandig gedrag. Dat is voor mij van belang. De handhaving is inderdaad complex. Dit is vervolgens door de pers opgepakt als het grootste punt. Ik kan de koppen van de pers echter niet beïnvloeden. Laat ik hier helder zeggen wat mijn doel is. Mijn doel is altijd geweest om de fietser ervan te overtuigen dat hij terughoudend moet zijn met bellen en appen op de fiets. Als iemand belt of appt op de fiets, moet hij dat op een verstandige wijze doen. Ik wil het niet verbieden, omdat ik niet weet waar de telefoon op de fiets straks allemaal voor gebruikt kan worden. Ik heb het over de innovaties. Misschien wordt de telefoon juist wel voor heel slimme dingen gebruikt. Misschien waarschuwt de telefoon ons straks wel voor achteropkomend verkeer dat sneller gaat. Misschien gaat de telefoon wel functies vervullen die de verkeersveiligheid ten goede komen. Om die redenen ga ik niet over tot dat verbod.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik wil een opmerking vooraf maken. Het is bij deze discussie heel vervelend dat de leden maar twee interrupties hebben, omdat er een aantal zeer belangrijke punten op de agenda staan.

De **voorzitter**: Ik ben het helemaal met u eens. Ik wil er echter op wijzen dat het ook heel vervelend is dat we maar tot 19.30 uur hebben.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik wil graag met de Minister over meer punten in discussie, maar dat kan helaas niet.
Ik begrijp het punt van de Minister over bellen en appen op de fiets. Is de Minister het met mij eens dat het volgens de wet verboden is om roekeloos te rijden, om je te laten afleiden in het verkeer en om gevaarlijke situaties te creëren? De overheid moet aangeven dat het niet de bedoeling is dat mensen massaal de wet overtreden. Ik ben het helemaal met de Minister eens dat handhaving lastig is en dat stimuleren om het goede te doen beter werkt dan het straffen van het slechte. Maar uiteindelijk is het verboden om roekeloos te rijden. Is de Minister dit met het CDA eens?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het niet alleen met het CDA eens, want volgens mij vroeg de VVD hier ook om. De VVD vroeg hoe ik aankijk tegen de aansprakelijkheidsafweging voor verzekeraars. Het is conform de Wegenverkeerswet verboden om roekeloos gedrag te vertonen. Als een verzekeraar bijvoorbeeld een weging moet maken bij een ongeval, gaat de fietser niet altijd vrijuit. De verzekeraar kan aangeven dat er bijvoorbeeld sprake was van een roodlichtnegatie, te hard rijden of van appen of bellen op de fiets en daarmee het veroorzaken van een gevaarlijke situatie. De VVD en het CDA vroegen hier beide naar.

In de Wegenverkeerswet wordt aangegeven dat het eenieder verplicht is zich zodanig te gedragen dat wordt voorkomen dat er gevaar op de weg wordt veroorzaakt of dat verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd. De heer Van Helvert mag koppen in de krant nooit als jurisprudentie nemen voor gedrag waarvoor een fietser aansprakelijk is. Dat doen de verzekeraars ook niet. Verzekeraars maken een zorgvuldige afweging.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Minister gaat niet over de koppen in de krant. Gelukkig maar dat dit in Nederland zo is. Kamerleden en Ministers werken echter wel met communicatiemensen om ervoor te zorgen dat het kabinet het goede signaal naar buiten brengt en dat dit signaal goed landt. Ik kan me in die zin wel voorstellen dat de Minister ongelukkig is met de krantenkop, hoewel ze er zelf niet over gaat. Als ik de wetstekst die de Minister net heeft voorgelezen goed begrijp, is het mooi als de Minister duidelijk zegt dat bellen en appen verboden is als het een gevaar op de weg oplevert. Daar gaat het om en het zou een goed signaal zijn als het door een Minister wordt gezegd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan zeg ik het hierbij nogmaals: het is verboden om roekeloos, gevaarlijk gedrag te vertonen op de fiets. Ik was inderdaad ongelukkig met de krantenkop en ik heb die ochtend met mijn communicatiemedewerkers overlegd in hoeverre zij die konden rechtzetten. De pers kiest echter gewoon wat zij interessant vindt. Soms ondersteunt de pers daarmee de boodschap van het kabinet en soms niet, zeker niet als de krantenkop allerlei Kamerleden ertoe verlokt om er nog eens extra aandacht op te vestigen, terwijl de krantenkop helemaal niet de portee van de boodschap was. Het is in elk geval van belang dat de boodschap helder is. Het is goed om te weten dat er al 700.000 kilometer zijn afgelegd met de fietsmodus aan. De app is dus populair onder jongeren. Uiteindelijk gaat het altijd om het gedrag. Het moet populair zijn om niet te bellen of te appen op de fiets. De bobcampagne had uiteindelijk ook zo'n goed effect dat mensen iemand nu een sukkel vinden als hij met alcohol op in de auto gaat zitten, terwijl dat vroeger toch een stuk populairder was.
Ik zal vaart maken met de andere vragen, want ik denk dat de Minister van Justitie bijna aanschuift. De Minister van Justitie zal de vragen over de boetes en het stelsel beantwoorden. Wij zullen samen de vragen over het alcoholslot beantwoorden.
Mevrouw Van Tongeren vroeg zich af of de wegen in de toekomst nog wel moeten worden uitgebreid, aangezien er meer verkeer is en minder files en er geen problemen zijn. Ik wil mevrouw Van Tongeren erop wijzen dat de vermindering van files tot stand is gekomen doordat er de afgelopen periode veel in wegen is geïnvesteerd. Dit is de komende tijd ook nog nodig. Ik kan hierover met mevrouw Van Tongeren heel erg lang discussiëren, maar daarover is binnenkort ook een overleg in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).
Ik kom op de flitspalen die niet worden ingezet als er filevorming optreedt. Rijkswaterstaat en de politie hebben een convenant gesloten. Het doel van het convenant is situaties te voorkomen waarin de uitvoering van een politiecontrole leidt tot beperking van de doorstroming van het verkeer. Als die situatie zich toch voordoet, moet die situatie worden opgeheven. De huidige situatie is dat de monitoring door controleurs en van de medewerkers van de regionale verkeerscentrale op elkaar zijn aangesloten, met als doel dat oorzaak en gevolg veel sneller met elkaar in verband kunnen worden gebracht. Wat dat betreft zou het probleem van filevorming opgelost moeten zijn. Mevrouw Visser gaf een voorbeeld waarbij 27 kilometer file ontstond. Ik weet niet of een politiecontrole daar de oorzaak van was. Ik zal er nog eens even extra navraag naar doen, want dat zou niet moeten kunnen.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even om de Minister van Veiligheid en Justitie welkom te heten bij dit algemeen overleg over wegverkeer en verkeersveiligheid. We zijn bezig met de beantwoording in eerste termijn door de Minister van I en M. Wellicht kan de Minister van V en J daarna de vragen beantwoorden op het gebied van V en J.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Bashir vraagt om de flitscamera's achter de rode kruizen achter de hand te houden. Ik ga en ben in elk geval aan de slag met onze eigen maatregelen. Ik heb al een heel aantal maatregelen ingevoerd. Ik kan niet vaak genoeg zeggen dat ik het echt schandalig vind als mensen een rood kruis negeren en daarmee de levens van anderen in gevaar brengen. Ik heb bezwaren tegen de flitscamera's geuit en die heb ik nog steeds, maar je weet nooit wat we in de toekomst alsnog uit de kast trekken als er meer maatregelen nodig zijn.
Ik kom op de ecocombi's. De VVD vroeg of Nederland meer regels voor de Langere en Zwaardere Vrachtvoertuigen (LZV's) heeft dan andere landen. Nederland is juist een van de weinige landen in Europa waar het gebruik van LZV's wordt toegestaan. Als LZV's worden toegestaan, moeten er wel een paar spelregels worden gemaakt. De spelregels zijn een algeheel inhaalverbod, een opleiding, een vooraf vastgestelde route, het niet mogen kruisen van bepaalde overwegen in het kader van het voorkomen van gevaarlijke situaties, geavanceerde remsystemen en een aslastmeet-systeem. Deze beperkingen en regels zijn inherent aan de bijzondere positie van een LZV en houden ook verband met de verkeersveiligheid. Daar moet niet aan worden getornd. Als de VVD een voorbeeld voor mij heeft waarvan zij zegt dat er wel naar de regels moet worden gekeken, dan hoor ik dat graag. Dan kijk ik er met liefde naar. Volgens mij zijn deze regels gewoon nodig vanwege de specifieke situatie.
GroenLinks vroeg zich af of ik wel voldoende liefde had voor het elektrisch rijden en waarom ik daar niet nog wat meer op doorpakte. Zoals GroenLinks weet, heb ik bij de proef gekeken naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van elektrisch rijden, maar daarbij ontstaan te veel verschillende varianten. Op basis van de huidige inzichten heeft de proef in elk geval onvoldoende meerwaarde. Ik heb gezegd dat ik het elektrisch rijden nader laat onderzoeken en dat ik ook andere beleidsopties bekijk om het elektrisch rijden te stimuleren. Mevrouw Van Tongeren weet dat het kabinet op allerlei manieren probeert om het fiscaal rijden en ook ander vormen van duurzaam vervoer te stimuleren, bijvoorbeeld via de laadinfrastructuur en via fiscale reglementen en dergelijke, in samenspraak met de Minister van Economische Zaken, met wie mevrouw Van Tongeren waarschijnlijk vaker discussie zal hebben, en met de Staatssecretaris van Financiën, bij wie de fiscale stimulans van elektrisch rijden aan de orde komt.
Er werd gevraagd of de fiscale voordelen van de elektrische auto naar het buitenland gaan. Dat klopt niet. In de media waren hier berichten over, maar het betrof nieuwe auto's die alleen worden doorgevoerd en dus niet in Nederland hebben rondgereden. Die elektrische auto's hebben dan ook niet geprofiteerd van de Nederlandse fiscale voordelen.
De heer Bashir vroeg waarom de Rijscholenkiezer subsidie krijgt. Ik heb die discussie eerder gehad met een aantal van de al bestaande website-houders, omdat er in de Kamer discussie was over de wijze waarop men kon kiezen welke rijscholen goed en niet goed waren qua kwaliteit. De discussie over de kwaliteit van de rijscholen was onder anderen geïnitieerd door mevrouw Kuiken van de PvdA, maar volgens mij ook door de SP. De rijscholenbranche zocht een onafhankelijke website, omdat bestaande websites niet onafhankelijk waren. TeamAlert heeft toen als een van de projecten geoffreerd. Het Ministerie van I en M subsidieert verschillende projecten van TeamAlert en heeft daarom het voorstel van deze organisatie gekozen. De Rijscholenkiezer functioneert goed en in lijn

met het doel. Het is een onafhankelijke vergelijkingssite, gericht op jongeren. Alle 8.000 rijscholen zijn erin opgenomen. TeamAlert heeft een unieke positie, omdat het zelf onafhankelijk is, niet naar winst streeft en niet alleen kennis heeft over de verkeersveiligheid maar ook over de doelgroep: hoe spreek je jongeren echt aan? Er zijn ontwikkelkosten gemaakt. De subsidie voor TeamAlert is in de toekomst alweer lager en vooral bestemd voor onderhoudsverbetering en communicatie.

De heer **Bashir** (SP): De Minister zei net dat andere vergelijkingswebsites niet onafhankelijk zijn. Kan ze dit nader onderbouwen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb nu niet alles bij de hand. Ik heb de discussie zelf gevoerd toen de website voor de zomer werd gelanceerd. Er waren bijvoorbeeld websites waarop alleen partijen meededen die ook lid waren bij de BOVAG. Er waren websites waarbij men eerst lid moest worden van de rijscholenkiezer zelf. Er zijn in elk geval verschillende websites waarbij het de vraag is of men iedereen er op een gelijke wijze mee kan vergelijken, en waarbij dus ook de onafhankelijkheid ter discussie kan worden gesteld. Ik weet niet of er meer informatie is, anders kan ik die de heer Bashir altijd in de tweede termijn geven. Dit is wat ik nu even uit mijn hoofd weet.

De heer **Bashir** (SP): Het zijn grote woorden als de Minister zegt dat een website niet onafhankelijk is en het blijkt niet zo te zijn. De Minister doet de mensen om wie het gaat dan wel tekort. De Minister geeft € 200.000 aan een website, terwijl er al websites bestaan die onafhankelijk zijn. Waarom besteedt de Minister zo veel geld aan zoiets? Hadden we niet genoeg aan de bestaande websites? Waarom houdt ze de subsidie in stand als er marktpartijen zijn die hetzelfde doen? Kan ze hier nogmaals zorgvuldig naar kijken, zonder mensen tekort te doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil geen mensen tekort doen en ik bedoelde het ook niet als beschuldiging. De rijscholen gaven aan dat zij behoefte hadden aan een onafhankelijke website. Het Ministerie van I en M is er toen toe gekomen om het voorstel van TeamAlert te kiezen. Het bedrijf had een voorstel gedaan om zo'n website te maken en wij subsidiëren TeamAlert. Het ministerie subsidieert niet direct de website, maar wel de projecten van TeamAlert. De link is op zich dus wel te leggen, maar ook weer niet helemaal direct. Ik ga er graag nog wat dieper op in, want het is nooit mijn bedoeling om beschuldigend te zijn. Ik wil een platform creëren, ook naar aanleiding van de wens van de Kamer over een onafhankelijke vergelijkingssite. Ik kom er in de tweede termijn graag even op terug. Als dit niet mogelijk is, gebeurt het op een ander moment.
Er zijn heel veel vragen gesteld over boetes. Is er een boetesysteem te maken dat naar ernst van de zwaarte varieert? De Minister van V en J zal daar zo op terugkomen. Bij mij is er één vraag bijgekomen, namelijk of er een puntensysteem voor volwassenen gecreëerd kan worden. Dit is onderzocht bij de invoering van het rijbewijshuis. Vanwege het grotere verkeersrisico is voor beginnende bestuurders een puntenregistratie ingevoerd. Het puntenrijbewijs is in principe voor alle bestuurders, maar geldt alleen voor alcoholdelicten in de recidiveregeling. Vanwege de grote administratieve lasten is er geen breder puntenstelsel ingevoerd voor alle bestuurders, want dan moeten alle overtredingen worden bijgehouden. Het ministerie verwacht dat een breder puntenstelsel maar een beperkt en kortdurend verkeersveiligheidseffect heeft. De discussie daarover is in de Kamer uitgebreid aan de orde gekomen bij de invoering van het rijbewijshuis. Misschien kan de heer Bashir daar eerst naar kijken om te zien wat hij van die discussie vond.

De SP vroeg of er maatregelen kunnen worden genomen om de colonnevorming door vrachtwagens te voorkomen. Op een aantal wegen geldt een inhaalverbod voor vrachtwagens. Het inhaalverbod voorkomt dat het achterliggend verkeer te veel wordt opgehouden. Op trajecten met veel vrachtverkeer kan het inhaalverbod tot colonnevorming leiden, waardoor het invoegen en uitvoegen wordt bemoeilijkt. Als dit zich voordoet, overweeg ik welke maatregelen mogelijk zijn om colonnevorming tegen te gaan. Zo heb ik onlangs op diverse trajecten het inhaalverbod weer opgeheven, omdat zich daar colonnevorming bleek voor te doen.
Ik heb daarmee alle vragen beantwoord, behalve de vragen die betrekking hebben op het alcoholslot die op mijn terrein liggen. Ik weet niet wat handig is om te doen. Misschien dat eerst de Minister van V en J antwoordt en dat ik daarbij aansluit?

De **voorzitter**: Daar sluit ik mij bij aan. De Minister van V en J krijgt nu het woord voor de beantwoording van de V en J-vragen. Als er nog vragen overblijven, kan de Minister van I en M aanvullen. Ik wil met de Kamerleden één interruptie extra afspreken. Ik vraag de leden wel hier terughoudend in te zijn, anders kunt u helemaal niet reageren op de Minister van V en J. Alles wat u in die interruptie gebruikt, bent u kwijt voor uw tweede termijn, want we stoppen echt om 19.30 uur.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een punt van orde. Het is prima dat we het zo doen, maar ik heb mijn interruptie expres bewaard, want ik wist dat er nog een gast kwam.

De **voorzitter**: Iedereen krijgt een interruptie extra.

Minister **Van der Steur**: Voorzitter. Allereerst wil ik de commissie hartelijk danken dat langs deze weg dit arrangement is gevonden, zodat ik toch de vragen kan beantwoorden zonder bij het gehele algemeen overleg aanwezig te hoeven zijn. Het risico bestaat dat ik de doorgekregen vragen misschien niet helemaal juist heb geïnterpreteerd. Als dat zo is, verzoek ik de leden vriendelijk om een kort signaal te geven, zodat ik de vraag op de juiste manier kan interpreteren.
Het is duidelijk dat verkeersveiligheid de verantwoordelijkheid is van mijn collega van I en M. De handhaving daarvan is echter de verantwoordelijkheid van mij als Minister van V en J. De verkeersveiligheid in Nederland wordt bevorderd door drie elementen: het ontwerp van de infrastructuur en van de voertuigen, de wijze waarop de bestuurders zijn opgeleid en de voorlichting daaromheen, en de handhaving van de verkeersregels. Op dat laatste punt kan en mag de Kamer mij aanspreken en moet de Kamer mij in sommige gevallen zelfs aanspreken.
Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat handhaving de verkeersveiligheid bevordert. Mensen houden zich door actieve handhaving beter aan de regels. Als de pakkans hoog is, is de kans op overtreding van de regels kleiner. Bij een hoge pakkans is men meer geneigd om met minder of geen drank op te rijden en om de snelheidslimiet of bijvoorbeeld de rode kruizen die aan de orde zijn geweest, te respecteren. Er zijn altijd mensen die zich niet laten afschrikken door handhaving, de pakkans of het opleggen van een geldboete en andere maatregelen. Mijn ambtsvoorganger heeft er daarom voor gezorgd dat vanaf 1 januari van dit jaar met name veelplegers in het verkeer veel steviger worden aangepakt. Zij komen niet meer weg met het betalen van een geldboete. Na drie keer komt de zaak bij het OM terecht. Het OM kan vervolgens beslissen om geen geldboete meer op te leggen, wat een hogere of veel hogere geldboete zou kunnen zijn, maar om bij de rechter een rijontzegging of zelfs een celstraf te vorderen. Net als mijn ambtsvoorganger sta ik voor deze stevige aanpak. Uit de rapportage die ik vanuit de commissie kreeg en uit hetgeen de commissie eerder heeft besproken, proefde ik dat er

binnen de commissie brede instemming is met de stevige aanpak. Mevrouw Visser heeft in het kader van veelplegers zelfs een tienpuntenplan gelanceerd, waarvoor ik haar en de VVD-fractie bijzonder hartelijk wil danken.
Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat met name de hardleerse drankrijder verantwoordelijk is voor een overgroot deel van de ongevallen waarbij alcohol in het spel is. Ik ben ervan overtuigd dat de hardleerse drankrijder dan ook steviger moet worden aangepakt. Ik betrek daarbij de voorstellen die mevrouw Visser in haar tienpuntenplan Recht heeft voorrang heeft gedaan. Daarnaast wil ik in algemene zin bekijken of er nog maatregelen kunnen worden genomen om recidivisten of personen die ernstige verkeersdelicten begaan, strenger aan te pakken. Dit punt is gisteren overigens ook aan de orde gekomen in het debat over het spreekrecht van slachtoffers. Het kabinet heeft het gisteren mogelijk gemaakt dat het Schadefonds Geweldsmisdrijven uitkeringen kan doen aan slachtoffers en de nabestaanden van slachtoffers van ernstige verkeersongevallen die voor de samenleving en met name voor de nabestaanden als moord kwalificeren en ook als moord voelen, terwijl die ernstige verkeersongevallen juridisch gezien kwalificeren als dood door schuld. In mijn verleden als Kamerlid heb ik al veelvuldig aandacht gevraagd voor de uitkering aan nabestaanden. Ik ben heel blij dat ik gisteravond op een overgrote meerderheid kon rekenen voor het wetsvoorstel waarin dit is geregeld. Mensen staan op het punt van het Schadefonds Geweldsmisdrijven niet meer in de kou. Dat is de lijn waarin ik als Minister van V en J de problematiek wil aanvliegen en ook al heb aangevlogen.
Vanuit deze achtergrond heb ik een paar weken geleden al met het OM besproken dat ik wil horen hoe het tegen het huidige strafstelsel aankijkt met betrekking tot ernstige verkeersovertredingen. Wat mij betreft is daar heel veel bespreekbaar. De heer Hoogland heeft de suggestie gedaan om boetes progressief te maken. Mevrouw Visser heeft aandacht gevraagd voor de tien punten. Maar er zijn nog veel meer geluiden. Er is in de Kamer al veel langer discussie gaande over de vraag waarom de auto niet kan worden afgepakt als iemand onverzekerd rondrijdt of zonder rijbewijs aan het verkeer deelneemt. Waarom kan het voertuig niet worden afgepakt waarmee een overtreding of misdrijf is begaan door iemand die de snelheid meermalen ernstig overtreedt? Als een misdadiger of een crimineel in zijn portemonnee wordt gegrepen, kan dat voor de samenleving vaak toch enigszins tot genoegdoening leiden. Er kleven echter veel praktische bezwaren aan.
Mijn ambtsvoorganger heeft in het verleden veelvuldig met de Kamer gesproken over ernstige verkeersovertredingen. Het is geen eenvoudige materie. Ik heb het OM daarom gevraagd grondig na te denken over een steviger aanpak. Het OM heeft mij daarover kort geleden een zeer doorwrocht stuk opgeleverd, wat ik nog verder moet bestuderen. Ik neem mij voor om eens met de rechterlijke macht en het OM in overleg te gaan over de praktische bezwaren op het punt van ernstige verkeersovertredingen, de progressieve boetes, het afpakken van voertuigen en de mogelijkheden die we op dat gebied hebben of moeten creëren. Het Landelijk Overleg van Voorzitters van de Strafsectoren van de gerechtshoven en de rechtbanken (LOVS) is bepalend voor de strafmaat die rechters aanhouden. Er is een verschil tussen de richtlijnen van het OM en de strafmaat van het LOVS. Ik wil eens met het LOVS in gesprek om te vragen hoe dat tot de strafmaat komt voor ernstige verkeersovertredingen. Waarom kijken rechters daar wellicht anders naar dan het OM? Die gesprekken vergen tijd. Die tijd wil ik ook nemen. Als ik al tot conclusies zou komen, moet ik daarover naadloos overleg voeren met mijn collega. Dat doe ik overigens met veel plezier.
In de brief aan de Kamer kan ik ook aandacht besteden aan de opmerking van de PVV-fractie over de zogenaamde verplichte installering van een black box, een doos die de snelheid van auto's controleert en die later

eventueel als bewijs kan worden gebruikt in een strafzaak. Ik wil alle punten die uit eerdere discussies met de Kamer naar voren zijn gekomen, bij de gedachtevorming betrekken. Het spreekt voor zich dat alle maatregelen in onderlinge samenhang moeten worden bezien. Het spreekt ook voor zich dat de maatregelen nogal wat effect kunnen hebben op andere boetes die Nederland kent. Het is dus geen gemakkelijke operatie. Ik kan niet even aan de knoppen draaien en overal een dubbeltje of € 1.000 bovenop gooien. Ik kan niet zo maar in stappen boetes geven, zoals de heer Hoogland heeft voorgesteld. We moeten wel bekijken hoe de maatregelen zich tot andere boetes verhouden, bijvoorbeeld tot het uitvloeisel van de motie-Van der Staaij en een zeker VVD-Kamerlid waarin een paar jaar geleden is gezegd dat de boetes eigenlijk moeten worden aangepast aan de hufterigheid van het gedrag. Die motie heeft tot een aantal boeteverhogingen geleid, waarover op een aantal punten weer discussie ontstond of die niet te hoog waren. Dit zijn discussies waar men heel zorgvuldig naar moet kijken. Ik neem er rustig de tijd voor, omdat ik de Kamer een doorwrochte en gedegen brief wil sturen. Ik wil niet het verwijt krijgen dat ik mijn verantwoordelijkheid lichtvaardig opvat en even een snel een stevig standpunt inneem, dat vervolgens op allerlei praktische bezwaren blijkt te stuiten. Ik neem mij daarom voor om de Kamer na het zomerreces, maar in elk geval voor het kerstreces te informeren over mijn conclusies ten aanzien van de boetes.
Ik kom bij het alcoholslotprogramma. Ik zal eerst iets algemeens zeggen en vervolgens de gestelde vragen beantwoorden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Is hiermee het blok over het voorgaande onderwerp afgerond? Ik heb mijn vraag bewaard tot het einde.

Minister **Van der Steur**: Ik heb drie blokken. Het eerste is het alcoholslotprogramma. In het tweede zitten de specifiek gestelde vragen over boetes. Ik kom naar aanleiding van de vraag van de heer Hoogland nader terug op de discussie over progressief straffen. Ik wil daar meer in technische zin iets over zeggen. In het derde blok beantwoord ik een aantal diverse vragen, waaronder de vraag van de heer Bashir over het rijverbod in relatie tot het alcoholslot.
Het is bekend dat er een probleem is met de huidige vormgeving van het alcoholslotprogramma. We mogen volgens mij echter wel vaststellen dat het programma succesvol is geweest. Iedereen heeft kunnen lezen over de kinderziektes ervan. Die werden breed uitgemeten in de media. Toch staat het alcoholslotprogramma borg voor een goede risicopreventie voor mensen die zich vaker schuldig maken aan het rijden onder invloed. Ik heb daar samen met mijn collega uitgebreid over gediscussieerd en bekeken wat de opties zijn. Het is duidelijk dat het huidige beleid, waarin het alcoholslot onderdeel is van maatregelen die het CBR kan opleggen, niet kan worden voortgezet. De rechter heeft daarover een duidelijke uitspraak gedaan. Dan blijft over dat het alcoholslotprogramma in het bestuursrecht of in het strafrecht zou moeten worden geregeld. Het strafrecht heeft een aantal voordelen, maar ook een aantal zeer serieuze nadelen, die ik hier wel wil voorhouden. Ik vind het namelijk belangrijk dat de Kamer zich goed realiseert wat de consequenties zijn van het in het strafrecht regelen van het alcoholslotprogramma.
Een van de meest voor de hand liggende consequenties is dat er enorm veel tijd gemoeid is met de realisatie. Ook als ik, de Kamer, de Raad van State met de consultatietermijn en de overige betrokkenen allemaal supersnel hun werk doen, is er toch minstens een tot twee jaar tijd nodig voor het ontwerp van de wet tot de implementatie van de wet. Dat is een ongelooflijk lange periode waarin het alcoholslotprogramma niet meer kan worden uitgevoerd. Daarvoor heb ik overigens geen alternatief, want ook als het in het bestuursrecht wordt geregeld, maakt het per saldo niet uit. Een andere consequentie is dat het alcoholslotprogramma door de

rechter moet worden opgelegd. De rechter zal het zonder twijfel afwegen tegen de overige maatregelen die hij treft. Er is dus een risico dat als het alcoholslotprogramma wordt opgelegd, er op andere terreinen minder straf zal worden opgelegd. Daar is door een aantal mensen al terecht op gewezen. Dat risico is lagere boetes of minder maatregelen. Het is een consequentie waar we niet omheen kunnen. Ik zie er geen oplossing voor. Daarnaast is er nog een praktisch probleem: ik heb geen inzicht meer in hoe vaak het alcoholslotprogramma wordt toegepast, want ook dat ligt dan bij de rechter. De met het alcoholslotprogramma gemoeide kosten konden in het geval van het CBR worden verhaald op degene die aanspraak maakte op de mogelijkheid van het alcoholslotprogramma. Het programma creëerde namelijk de mogelijkheid om toch aan het verkeer te blijven deelnemen, zij het in dit geval dan zonder onder invloed te zijn van alcohol. Daar wringt wel de schoen, want als het alcoholslotprogramma met dezelfde frequentie wordt opgelegd als nu het geval is door het CBR, ontstaat er een gigantisch gat in de begroting, dat bij mijn departement belandt. Ik kan dat niet betalen. Ik wil de commissieleden uitnodigen om in tweede termijn ten principale een uitspraak te doen of de Kamer bereid is om, als ik het voorstel van wet samen en in overleg met mijn collega van I en M bij de Kamer indien, te accepteren dat de kosten van het alcoholslotprogramma worden gedragen door degene die daartoe wordt veroordeeld. Als dit niet zo kan, heb ik een financieel probleem. Dat kan ik wel bij een begroting proberen op te lossen, maar principieel vraag ik de leden om die uitspraak te doen. Daar zit de Kamer dan niet aan vast – zo zit ik niet in elkaar – maar als de Kamer zegt dat het onbespreekbaar is als ik dat ga doen, dan weet ik wat ik daarmee kan. Dan ga ik het nog wel overwegen en bespreken, maar dan wordt het wel heel lastig om in te voeren. Het alcoholslotprogramma kost € 5.000. Stel dat het 20.000, 30.000 of 40.000 keer wordt opgelegd. Ik moet zeggen dat ik niet precies weet hoe vaak het CBR het alcoholslotprogramma heeft opgelegd, maar het is vaak. Het aantal opleggingen bedroeg 11.500 hoor ik net van de heer Hoogland, waarvoor dank. De Kamer kan uitrekenen wat het per jaar kost. Ik heb daar geen voorzieningen voor. Dat klinkt vervelend, maar zo is het wel. Ik vraag de leden of zij dit zouden willen. De Kamer zou mij zeer verplichten als zij hierover in haar tweede termijn iets wil zeggen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een punt van orde. Het mag ook als interruptie tellen, dat maakt mij niet uit. Het is wel aardig als de Kamer iets meer inzicht heeft in de wijze waarop de kosten worden omgeslagen en de precieze consequenties, want zo is het onmogelijk om het op een zorgvuldige manier te beoordelen. Ik snap de vraag van de Minister, maar het is nogal ingewikkeld.

De **voorzitter**: Ik ga niet over de woordkeuze en de inbreng van de Minister. De Minister gaat over zijn eigen reactie. Ik laat het dus aan zijn wijsheid om daar nu of later op een gepaste manier op te reageren, maar ik kan me de vraag voorstellen.

Minister **Van der Steur**: Ik ook. Ik ben blij dat de vraag wordt gesteld. Volgens mij is het heel eenvoudig. Het alcoholslotprogramma kost op dit moment € 5.000. Als er een veroordeling plaatsvindt in het alcoholslot-programma, moet de betrokkene € 5.000 overmaken aan het CBR om uitvoering te geven aan de opgelegde straf. Zo simpel is het. Het zou volgens mij best kunnen zijn dat het alcoholslotprogramma in de toekomst goedkoper wordt als het veelvuldig wordt opgelegd. Per saldo zou het budgetneutraal moeten zijn. Ik vraag de Kamer niet om goedkeuring voor dit specifieke bedrag, maar voor het principe. Als de Kamer bereid is om het principe te accepteren, geeft dat mij de overtuiging dat het zin heeft om de wetgevende werkzaamheden te gaan doen.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de heer Hoogland. Is de vraag daarmee voldoende beantwoord?

De heer **Hoogland** (PvdA): Zeker, al zou een vervolgvraag kunnen zijn in hoeverre het voorstel afwijkt van de wijze waarop het huidige alcoholslot wordt opgelegd. Bij het huidige alcoholslot is er natuurlijk ook sprake van kosten die worden verhaald. In die zin zijn er dus wel enige gelijkenissen.

Minister **Van der Steur**: Ja, maar met dat verschil dat iemand een alcoholslotprogramma nu alleen maar krijgt als hij betaalt. In het voorstel is het zo dat de rechter iemand verplicht tot een alcoholslotprogramma en dat iemand dan dus móét betalen. Daar zit dus een punitief karakter in. Nu is het zo dat men ervoor kiest. In de toekomst zou het zo kunnen zijn dat de advocaat van degene die voor het rijden onder invloed wordt vervolgd, aan de rechter vraagt om zijn cliënt alstublieft in staat te stellen om te kunnen blijven rijden, om allerlei redenen, bijvoorbeeld omdat hij van de auto gebruik moet maken en daar zijn geld mee verdient. De rechter kan hiermee akkoord gaan en de cliënt veroordelen tot het alcoholslotprogramma, onder voorwaarde dat hij zich daaraan houdt. Hij veroordeelt de cliënt ook de kosten daarvoor te dragen. Ik denk dat het zo zal gaan. De rechter kan het alcoholslotprogramma echter ook uit zichzelf opleggen en daarmee iemand dus in principe verplichten € 5.000 te betalen. Daar zit volgens mij op zichzelf wel een bezwaar, maar het is wel een voorwaarde, omdat het Ministerie van V en J anders in financiële problemen komt.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb een vraag ter verduidelijking. Ik snap de vraag van de Minister, maar hij begon zijn betoog met de opmerking dat er alsnog een keuze is tussen bestuursrecht en strafrecht. Kan de Minister voor de Kamer in een brief de opties uiteenzetten, want volgens mij ligt de vraag er nog waar men uiteindelijk voor kiest. Die andere optie staat blijkbaar nog steeds open. Als het alcoholslotprogramma in het bestuursrecht wordt gehouden, wordt de discussie anders. Het is volgens mij goed als de Minister de opties per brief aan de Kamer doet toekomen. Ik snap het punt van de Minister en de daarbij behorende consequenties.

Minister **Van der Steur**: Ik zal de opties in een brief uiteenzetten. In algemene zin geldt dat het strafrechtelijk stelsel het logische stelsel is. Het rijden onder invloed is een misdrijf, dus iemand wordt dan in het strafrechtelijke proces betrokken. Op dit moment is alleen de faciliteit beschikbaar om in aanmerking te komen voor het alcoholslotprogramma, zodat men daarmee toch kan blijven rijden. Het bestuursrecht vraagt een separate procedure, die niet in relatie staat met het strafrecht. Dit levert allerlei extra problemen op. Ik zal aandacht besteden aan het bestuursrecht, maar voor mij staat inmiddels vast dat als het kabinet het alcoholslotprogramma wil vastleggen, het strafrecht daar het meest gerede middel voor is, met inachtneming van de potentiële consequenties. Met het bestuursrecht zou overigens hetzelfde gelden voor de kosten, want ook dan is er geen dekking voor de kosten.

De heer **Van Helvert** (CDA): In de discussie over het alcoholslot is net gezegd dat het goed heeft gewerkt. In de grafiek is duidelijk te zien dat het aantal misdrijven daalt op het moment dat het alcoholslot wordt ingevoerd. In het product «alcoholslot» zitten echter nog heel wat weeffouten. Kan dit moment niet worden aangegrepen om ook het product te verbeteren, als er toch minstens een jaar nodig is om het alcoholslotprogramma wettelijk te regelen? Verbetering van het product is van groot belang. Er is namelijk heel veel ontevredenheid, bijvoorbeeld bij het CBR en bij de mensen die het alcoholslot krijgen opgelegd, wat natuurlijk niet zo vreemd is. De kritiek die hier en daar klinkt is volgens mij wel terecht. Hoe kijkt de Minister daartegenaan?

Minister **Van der Steur**: Die vraag neemt mijn collega van I en M mee in tweede termijn.
Ik neem het alcoholslotprogramma mee in de brief aan de Kamer, omdat het nu eventueel in het strafrecht wordt betrokken, zeg ik voorzichtigheidshalve. Ik bezie het alcoholslotprogramma in relatie tot de overige maatregelen die ik op het gebied van de verkeersboetes kan nemen.
Mevrouw Visser heeft gevraagd of het strafvorderingsbeleid van het OM in verband met het wegvallen van het alcoholslotprogramma al is aangepast. Het antwoord daarop is ja. Het strafvorderingsbeleid van het OM is met ingang van 1 april 2015 aangepast. Het OM vordert sinds die tijd een langere ontzegging van de rijbevoegdheid in zaken die voorheen voor het alcoholslotprogramma in aanmerking kwamen. Het is nog te vroeg om te kunnen zeggen of dat door de rechter wordt overgenomen.
Ik kom op het thema boetes.

De **voorzitter**: Voordat u bij dat thema terechtkomt, is het wellicht verstandig dat de Minister van I en M haar aanvulling geeft op het alcoholslot.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb vier vragen gekregen over het alcoholslot. De Minister van V en J heeft die ten dele al prima beantwoord. Ook ik vind het van belang dat het alcoholslot in stand blijft. Het slot speelt een belangrijke rol bij de aanpak van alcohol in het verkeer. De wens is om nu te bekijken of het alcoholslot in het strafrecht kan worden ondergebracht. Het nadeel van het in het bestuursrecht onderbrengen van het alcoholslotprogramma is dat er dan geen dubbele bestraffing kan worden gerealiseerd. De veroordeling telt bijvoorbeeld niet mee voor recidive van ernstige verkeersdelicten, omdat het delict in een ander regime zit. De Kamer zegt echter dat als er meer delicten zijn, daar strafrechtelijk gezien ook de juiste zwaarte aan zou moeten worden gehecht. Als bijvoorbeeld in tweede instantie geen alcoholslotprogramma zou mogen worden opgelegd bij bezwaar en beroep, kan men vervolgens niet meer terug naar het strafrecht om een andere straf aan die persoon te geven. Dat is ook een van de nadelen van de bestuursrechtelijke kant. De overheveling naar het strafrecht is heel complex, net zo complex als het zou zijn om het alcoholslotprogramma nu weer een plek te geven in het bestuursrecht. Het is geen gemakkelijke discussie. Mijn collega van V en J en ik zullen een en ander nog best goed moeten doorspreken.
Hoe zit het met de vrieskistgevallen in het alcoholslotprogramma? Degenen die nu nog in het alcoholslotprogramma zitten, krijgen een onderzoek Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA). Het strafrecht geldt ook voor diegenen aan wie het alcoholslotprogramma nog niet is opgelegd, oftewel een educatieve maatregel en een strafmaatregel.
Ik kom op de klacht dat men moet blazen terwijl men rijdt. Mensen moeten inderdaad ook blazen terwijl ze rijden. Iemand kan bijvoorbeeld best nuchter instappen, maar vanaf dat moment vrolijk tetterend zijn weg vervolgen. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Men heeft ongeveer tien minuten om te blazen. Dat is volgens mij tijd genoeg om even ergens stil te staan en rustig te blazen. Ik ben mij ervan bewust dat sommige mensen hierover klagen. In de begeleidende cursus wordt geleerd hoe men verstandig moet omgaan met het alcoholslot.
Er werd gevraagd of er wensen zijn om het alcoholslotprogramma voor de toekomst technisch te verbeteren. Ik kijk bij de vormgeving van de nieuwe regelgeving van het alcoholslotprogramma ook nadrukkelijk naar mogelijke verbeteringen in het programma en de uitvoering daarvan. Ik bekijk ook of er een beter alcoholslot op de markt is, voor zover er problemen zijn met het slot. Recentelijk heeft iemand aangegeven dat hij midden op de weg kwam stil te staan. Ik zal onderzoeken of die persoon tot stilstand kwam door het alcoholslot of dat er iets anders aan de hand was, want dat is mijn verantwoordelijkheid. Het alcoholslot moet een

veilig instrument zijn, dus ik neem alle ontwikkelingen die ik kan gebruiken mee bij het onderzoek.

De **voorzitter**: De heer Van Helvert heeft een vraag, maar hij heeft zijn interrupties al bijna allemaal gehad.

De heer **Van Helvert** (CDA): Het gaat over een vervolgvraag die ik niet heb kunnen stellen aan de Minister van I en M. Er wordt gekeken naar de weeffout in het alcoholslot. De Minister zei net heel snel iets over de vrieskistgevallen. Ik begrijp dat dit de gevallen zijn die nu nog in het alcoholslotprogramma zitten. Begrijp ik goed dat die gevallen een alternatieve straf kunnen krijgen, omdat het CBR min of meer in zijn maag zit met de restgevallen? Hoe kijkt de Minister aan tegen de mogelijkheid om het alcoholslotprogramma voor iedereen die er nu nog in zit, af te kappen? Theoretisch kunnen de mensen die maar fouten blijven maken, immers de hele tijd in het programma blijven zitten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Degenen die nu een veroordeling hebben gekregen tot een alcoholslot, houden dat alcoholslot. De rechter heeft aangegeven dat het alcoholslot niet met terugwerkende kracht moet worden opgeheven. Er zijn mensen die hier bezwaar tegen maken, wat dus kan leiden tot een andere uitspraak, maar de mensen die een alcoholslot hebben, blijven dit houden totdat de opgelegde termijn van een of twee jaar is afgelopen. Er zijn ook mensen die zijn opgepakt wegens het rijden onder invloed en die nog niet waren veroordeeld tot het alcoholslot. Zij zitten in de fase dat ze zowel een educatieve maatregel als een strafmaatregel krijgen.

Minister **Van der Steur**: Ik kom bij de vraag van de heer Hoogland over de progressieve boetes. De heer Van Helvert ondersteunt het punt van de progressieve boetes ook. Een belangrijke pijler onder de verkeershandhaving in Nederland is de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, ook wel de Wet Mulder genoemd. De afdoening van verkeersovertredingen op basis van de Wet Mulder kent een aantal voordelen. De administratieve afhandeling zorgt voor een automatische en snelle verwerking van de ongeveer 10 miljoen beschikkingen per jaar. Het inningspercentage van de boetes ligt boven de 95%, wat als heel effectief en efficiënt mag worden verondersteld. Het gevolg is dat die 10 miljoen boetes niet door de strafrechtketen lopen en dat daarmee de strafrechtketen zo veel mogelijk ontlast blijft en beschikbaar is voor de zwaardere zaken, waar het strafrecht misschien ook wel primair voor is bedoeld. Het gevolg van de systematiek van de Wet Mulder is wel dat verkeersovertredingen worden afgedaan met een standaardgeldboete, ongeacht het aantal beschikkingen dat in het verleden aan een kentekenhouder is opgelegd. Op grond van het huidige systeem is het niet mogelijk om overtredingen uit de Wet Mulder te registreren. Het pleidooi van het progressieve systeem of de zogenaamde stapelboete ondersteunt wel de huidige strafrechtelijke aanpak van zwaardere verkeersovertredingen, dat een progressief systeem kent. Het rijden onder invloed van alcohol is hier een voorbeeld van. Voor dit strafbare feit hanteert het OM specifieke recidiveregelingen waarbij boetes hoger worden naarmate de verkeersovertreding vaker is gepleegd en waarbij het rijbewijs kan worden ingenomen. Overigens gaat dit ervan uit dat de rechter de eis ook overneemt.
Daarnaast is per 1 januari 2015 onder besluitvorming van mijn voorganger de veelplegersaanpak gestart. Een aantal asociale en hinderlijke verkeersovertredingen die in het verleden met een administratiefrechtelijke standaard-Mulderboete werd afgedaan, worden vanaf januari 2015 strafrechtelijk aangepakt. Hieronder vallen het negeren van een rood kruis, waarover de Kamer al met mijn collega heeft gefiloso-

feerd, het niet stoppen voor een stopteken van de politie en het op de snelweg onterecht gebruiken van de vluchtstrook. Ik begrijp de gedachte die de heer Hoogland in deze commissie heeft overgebracht, heel goed. Ik ben dan ook graag bereid om te bekijken of er binnen het huidige stelsel maatregelen kunnen worden genomen om recidivisten of personen die ernstige verkeersdelicten begaan, strenger aan te pakken. Dit was ook het doel van mijn overleg met het OM. Ik zal in de brief die ik voornemens ben samen met mijn collega van I en M te zenden, een reactie geven op de strengere aanpak. Ik wil echter wel alvast aangeven dat zich, gegeven de huidige systematiek, vervolgens wel een aantal consequenties voordoen, omdat er misschien moet worden doorgeschoven van de Wet Mulder naar het strafrecht. Ik zeg de heer Hoogland echter toe dat ik hieraan in de brief aandacht besteed. Ik zal niet alleen kijken naar het gegeven van het bestaan van het huidige stelsel, maar ook naar de vraag of in het huidige stelsel op de een of andere manier een progressieve boete kan worden aangepast of toegevoegd en naar de consequenties daarvan.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mijn vraag bestaat eigenlijk uit twee elementen. Ten eerste: kan de Minister in de brief meenemen wat het educatieve element kan zijn van de progressieve boetes? Dat educatieve element is uiteindelijk het doel van de progressieve boetes en niet omdat progressief op zichzelf een doel is, al is dat voor mijn partij soms wel het geval. Ten tweede: in hoeverre zijn er mogelijkheden tot verlaging van de boete als het in eerste instantie om een overtreding gaat waarvan in het kader van de verkeersveiligheid niet gesteld kan worden dat die zo ernstig is dat de boete in de huidige strafmaat daarvoor redelijk is? Is de Minister bereid dit mee te nemen?

Minister **Van der Steur**: Ik kan op beide vragen positief antwoorden, want ik heb gezegd dat ik het gehele stelsel meeneem. Bij het invoeren van progressieve boetes moet ook worden gekeken naar wat dit doet met het totale gebouw aan boetes. Ik waarschuw wel dat niet alleen naar de verkeersboetes wordt gekeken, maar naar alle andere boetes. Daarom zal ik er ook wat langer over doen. Voor het tot drie keer toe plegen van een milieudelict geldt bijvoorbeeld ook een standaardboete. Dan rijst onmiddellijk de vraag of daar dan ook niet ... Ik zie groot enthousiasme ontstaan in de commissie. Voor degene die dit algemeen overleg via internet volgen, meld ik dat mevrouw Van Tongeren van GroenLinks na deze opmerking zojuist een bijna-liefdesverklaring in mijn richting heeft gedaan. Ik waardeer dat zeer. Dat overkomt je als Minister niet altijd in een algemeen overleg, dus ik ben daar vrolijk over. Mijn collega van I en M zegt dat het haar wel overkomt. Ik zou kunnen filosoferen over de vraag waarom het haar meer overkomt dan mij, maar dat doe ik niet, want dat zou te veel tijd vergen en dat is niet de bedoeling.
Mevrouw Visser van de VVD-fractie vroeg of in de toekomstige brief ook kan worden gekeken naar de rechtvaardigheid van het boetebestel. Haar gedachte is dat gevaarlijke gedragingen strenger moeten worden bestraft. Dat is ook het uitgangspunt van het verzoek dat ik een paar weken geleden bij het OM heb gedaan. Ik begrijp de vraag van mevrouw Visser dus heel goed. Het ligt in feite een beetje in lijn met de gedachte van de heer Hoogland, dat hoe vaker iemand iets ernstigs doet, hoe zwaarder de straf moet zijn. Mevrouw Visser zegt echter ook dat als iemand één keer gevaarlijk gedrag vertoont, hij zwaarder moet worden bestraft. Dat was volgens mij ook het uitgangspunt van de motie-Van der Staaij en een zeker Kamerlid over de hufterigheid van de boetes. Ik neem deze gedachten zeker mee in de brief aan de Kamer. Het is goed om elke keer te bekijken hoe gevaarlijk dingen zijn.
Er komt ook steeds meer kennis over hoe gevaarlijk zaken zijn. Vroeger werd gedacht dat handsfree bellen relatief gevaarloos was. Inmiddels weet men dat er een behoorlijke correlatie is tussen gevaarlijke situaties

en mensen die met de telefoon in de auto zitten. Ondanks de extra intensieve aanpak door de politie zitten mensen toch nog behoorlijk vaak met een heel merkwaardige houding in de auto, omdat ze ofwel hun telefoon tussen schouder en kin hebben geklemd ofwel gewoon vrolijk aan het bellen zijn. Op die manier is handsfree bellen wel gevaarlijk. Ik neem dit soort situaties zeker mee in de brief. Ik zal het tarievenhuis OM bij de brief betrekken en dit ook in onderlinge samenhang bezien. Andere gevaarlijke gedragingen zijn bellen in de auto, het negeren van het rode kruis en het niet voor laten van voetgangers op het zebrapad. Dat zijn allemaal voorbeelden waarnaar ik specifiek kijk, maar met name naar het rijden onder invloed en het besturen van een motorrijtuig terwijl men een ontzegging van de rijbevoegdheid heeft gekregen. Ook dit komt voor en zijn typisch zaken die je moet bekijken. Ik ben graag bereid om te bekijken hoe aan de gedachte van de Kamer tegemoetgekomen kan worden gekomen, binnen de bestaande financiële kaders zeg ik er wel even bij in de richting van mevrouw Visser. Ik neem de uitkomsten daarvan mee in de brief.
De heer Hoogland vroeg of ik de Kamer inzicht kan geven in en nader kan informeren over het aantal boetes dat jaarlijks wordt opgelegd. Is er een mogelijkheid om de boetes te differentiëren naar een specifiek delict? Zijn er eventuele recidivecijfers? Wat is de invloed daarvan op de verkeersveiligheid? Wat zijn de ervaringen in andere landen? Hoe zit het met het puntenrijbewijs voor iedereen, ook als dat ervaren bestuurders zijn? De heer Hoogland heeft veel vragen gesteld en dat is ook goed. Ik heb toegezegd dat ik een brief stuur en ik neem deze punten daarin mee. Op een aantal terreinen moet ik wellicht nader onderzoek verrichten. Mocht dit onderzoek te lang duren, dan bericht ik de Kamer daar separaat over. Ik laat de brief aan de Kamer over de eerdere punten namelijk niet liggen omdat ik nog bezig ben met uitzoeken van of het onderzoek laten doen naar de uitsplitsing van bijvoorbeeld de recidivecijfers per delict, zoals de heer Hoogland heeft gevraagd. Ik begrijp dat de Kamer het op prijs stelt om zo veel mogelijk inzicht te hebben in wat er gebeurt. Ik wil echter ook een zorgvuldige afweging maken.
Ik kom bij de vraag van de heer Bashir, over het introduceren van een rijverbod in plaats van een alcoholslot. Ik ben vooralsnog geen voorstander van dit voorstel. Het alcoholslot heeft een belangrijke eigen functie, als instrument om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zoals gezegd bezie ik samen met mijn collega van I en M vanuit welk kader we dit instrument in de toekomst alsnog kunnen blijven inzetten. De ontzegging van de rijbevoegdheid is overigens gewoon een bestaand instrument. Het OM heeft er al voor gekozen om de ontzegging van de rijbevoegdheid actief in te zetten bij gebreke van het alcoholslotprogramma. Het OM voldoet in zekere zin dus al aan de wens van de heer Bashir, zij het dat de rijontzegging geen automatische vervanging is van het alcoholslotprogramma. Zo begreep ik de vraag van de heer Bashir althans. Het is een nadrukkelijke mogelijkheid om ervoor te zorgen dat een notoire overtreder of iemand die onder invloed van alcohol aan het verkeer heeft deelgenomen, uit het verkeer kan worden gehouden. In principe althans, want er zijn altijd mensen die het ondanks de rijontzegging toch presteren om te gaan rijden. Ik wil in de brief meenemen of het dan mogelijk is om het voertuig waarmee het misdrijf wordt gepleegd, in beslag te nemen en eventueel verbeurd te verklaren.
Dit waren de vragen die ik heb gekregen uit de eerste termijn. Mocht het zo zijn dat ik een vraag niet heb beantwoord die wel is gesteld, dan spijt mij dat zeer. Ik verneem dit graag, zodat ik die vragen onmiddellijk kan beantwoorden.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een aanvullende vraag, als een interruptie. Ik luister naar het antwoord van de Minister. Wat mij opvalt, is dat de uitspraak van de rechter over het alcoholslot eigenlijk niet wordt gebruikt

om alternatieven te bekijken die misschien even effectief zijn. Een rijverbod in combinatie met een alternatieve methode, zoals het voorbeeld van de Minister om het voertuig af te nemen, zou bijvoorbeeld even effectief kunnen zijn. Het effect is dan hetzelfde, misschien zelfs groter, omdat de combinatie een nog afschrikwekkender effect heeft. Is de Minister bereid om deze combinatie te onderzoeken?

Minister **Van der Steur**: Ik heb het misschien nog niet duidelijk genoeg gezegd. Sinds het alcoholslotprogramma er sinds 1 april van dit jaar niet meer is, heeft het OM gezegd dat het als alternatief daarvoor de ontzegging van de rijbevoegdheid eist. De ontzegging moet wel door de rechter worden opgelegd. Dat is het huidige alternatief. Het OM heeft de uitdaging dus opgepakt. Het uitgangspunt van het alcoholslotprogramma was dat iemand door een technische controle niet kan deelnemen aan het verkeer als hij onder invloed is van alcohol. Als het risico op recidive groot is, heeft het OM als enige alternatief dat iemand helemaal niet meedoet aan het verkeer, ofwel de ontzegging van de rijbevoegdheid. Het verschil met het alcoholslotprogramma is dat de rechter een uitspraak moet doen. Het is aan de rechter om te beoordelen of de ontzegging een reële en proportionele maatregel is. Het OM komt daarmee dus in zekere zin tegemoet aan de suggestie van de heer Bashir. De ontzegging is echter geen automatisme. Er is nu eenmaal een rechterlijke uitspraak nodig om iemand de toegang tot een voertuig of de toegang tot het openbaar verkeer te kunnen ontzeggen.

De **voorzitter**: Ik doe een ordevoorstel. Ik stel voor dat we een tweede termijn doen. Eenieder krijgt één minuut spreektijd. Ik sta geen interrupties meer toe, zodat er tijd is voor de beantwoording door beide Ministers. Het lijkt me nuttig dat we zo veel mogelijk gebruikmaken van hun aanwezigheid. Ik zie dat de commissie instemt met mijn voorstel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Veel wielrenners gaan harder dan 21 km/u. Moeten die dan ook de steviger helm dan wel een brommerhelm op? Hoe wil de Minister dit handhaven?
Theoretisch klopt het natuurlijk helemaal wat de Minister zegt over de elektrische auto's. Ik begrijp echter dat in de handhaving nauwelijks Milieu Investeringsaftrek (MIA) of Kleinschaligheidsaftrek (KIA) is teruggevorderd. GroenLinks zou dit wel heel graag zien. MIA en KIA zijn aftrekposten voor ondernemers die een elektrische auto aanschaffen en vervolgens onmiddellijk doorverkopen aan het buitenland. Wat onderneemt de Minister om het elektrisch stadsdistributiesysteem te bevorderen?
De gemiddeld 84 mensen die door verkeerslawaai aan een hartaanval overlijden zijn wat GroenLinks betreft ook verkeersslachtoffers. Dit probeerde ik eerder te zeggen bij de gezondheidseffecten. Wil de Minister de slachtoffers van verkeerslawaai ook betrekken bij haar beleid? Ik kreeg op Twitter de aanwijzing dat er meer fietsers overlijden vanwege uitlaatgassen dan vanwege ongelukken. De uitlaatgassen zijn dus ook weer zo'n gezondheidseffect waardoor mensen doodgaan door het verkeer. Kan de Minister dit meenemen?
Ik heb gevraagd of de verkeersprognoses nog kloppen. De Minister van I en M beantwoordde echter iets anders.
Ik kan de Minister van V en J overigens verzekeren dat als ik een liefdesverklaring doe, het verschil tussen steun voor een voorstel en een liefdesverklaring echt wel duidelijk is.

De **voorzitter**: We zullen zien of we dat moment nog gaan beleven.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Dit maakt natuurlijk nieuwsgierig naar waar het verschil precies in zit, maar ik zal mevrouw Van Tongeren niet uitdagen.
Ik heb twee punten. Het eerste punt betreft de nazorg van de verkeersslachtoffers. Beide bewindspersonen hebben daarover gesproken. Ik wil erop aandringen dat de nazorg een structurele plek krijgt in het beleid en dat ook het Fonds Slachtofferhulp erbij wordt betrokken.
Het tweede punt betreft de vraag van de Minister van V en J om een initieel oordeel te geven over de persoon of plek waar de kosten van het alcoholslot moeten worden verhaald. Wat mij betreft bestaat daar geen onduidelijkheid over: de kosten komen te liggen bij degene die van dat alcoholslot gaat profiteren, ofwel de betrokkene zelf.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. In het kader van het alcoholslotprogramma benadruk ik het uitgangspunt van de VVD dat het alcoholslot een verkeersveiligheidsmaatregel is. Daarom is het alcoholslotprogramma ingevoerd zoals dat is gedaan. De Kamer heeft er zelf ook mee ingestemd, ondanks het bezwaar van de SP. Het was een heel bewuste keuze, want uit internationaal onderzoek bleek dat als het alcoholslot in het strafrecht zou zitten, het veel minder zou worden opgelegd. Het alcoholslot dient ter bescherming van andere mensen. We moeten dit uitgangspunt niet verliezen. Ik wil het beide bewindspersonen meegeven voor in de brief. Hoe bescherm je mensen die gewoon op de fiets stappen en die normaal over de weg lopen, tegen dit soort mensen die willens en wetens keer op keer met te veel alcohol op achter het stuur kruipen? Dit aspect sneeuwt een beetje onder. In Zweden wordt het alcoholslot bijvoorbeeld verplicht geïnstalleerd voor bepaalde beroepen. Daar vinden ze dat iemand vanuit een bepaald beroep een verantwoordelijkheid heeft en daarom een alcoholslotprogramma verdient. Er wordt daar niet eens een koppeling gelegd met de mogelijkheid dat iemand ooit een overtreding heeft gegaan. Dit aspect is niet als zodanig genoemd, maar ik vind het wel belangrijk om mee te nemen.

De **voorzitter**: Daarmee is uw minuut op. Ik ben even streng, maar het is niet anders.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Dank voor de vragen van de zijde van het kabinet, zou ik bijna willen zeggen. Ik kan de vraag nu nauwelijks beantwoorden. Het verzoek is of de Minister een en ander op een rijtje zet, zodat de leden zich daarover in de partijen kunnen beraden, in samenspraak met de woordvoerder justitie, zeg ik in referentie naar een eerdere interruptie die ik kreeg. Ik hoor graag een reactie op dit verzoek.
Op het moment dat een alcoholslot via het strafrecht wordt opgelegd, zou ik direct mijn auto verkopen. Kan de Minister op een rij zetten welke mogelijkheden er zijn om ook binnen het strafrecht de keuze te hebben om gewoon niet meer te gaan rijden om onder de straf uit te komen? Die keuze bestond bij het CBR ook wel, maar niet op die manier. Ik ontvang graag een overzicht hiervan. Verder dank ik de Minister voor de toezeggingen. De PvdA ziet het onderzoek graag voor kerstmis tegemoet.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank beide Ministers voor de beantwoording van de vragen. Ik heb een vraag gesteld over de 73 verkeersdoden waarbij de maximumsnelheid niet kon worden vastgesteld op de plaats van het ongeval en de reden daarvan. Er zijn 73 verkeersdoden waarbij niet bekend is wat de maximumsnelheid op de weg was, terwijl was afgesproken dat de politie dit beter zou registreren.
Ik heb ook een vraag gesteld over de enquête van Chauffeursnieuws. Chauffeurs geven zelf aan dat onvoldoende afstand houden een van de oorzaken is voor de ongelukken waarmee het vrachtverkeer te maken heeft. De Minister geeft aan dat zij het inhaalverbod als instrument wil

gebruiken om de afstand tussen de vrachtwagens te vergroten. De vraag is echter of dit voldoende is. Wil de Minister met de SWOV bekijken of er alternatieven mogelijk zijn om de afstand tussen de vrachtwagens te vergroten?
Tot slot kom ik op de vraag van de Minister van V en J. Ik moet nog met mijn justitiecollega overleggen, maar ik vraag de Minister om bij het verhalen van de kosten op de betrokkenen de rechtsongelijkheid mee te nemen. Als iemand namelijk veel geld heeft en alle kosten kan dragen, kan hij na de procedure alsnog blijven rijden. Iemand die de middelen niet heeft, heeft die mogelijkheid echter niet. Kan deze rechtsongelijkheid op een alternatieve manier worden weggenomen?

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Er valt met het CDA zeker te praten over het principe om de kosten van het alcoholslot op de veroordeelde te verhalen. Het CDA stimuleert de Minister om dit zo snel mogelijk te doen. Ik vraag de voorzitter van de Kamer om het debat over het alcoholslot dat ik destijds plenair heb aangevraagd, te verdagen of op te schuiven tot na de brief die de Kamer van de Minister van V en J krijgt. Ik denk dat het goed is om daar vervolgens plenair over te vergaderen.
Ik richt mij even tot de Minister van I en M in verband met de mensen die nu nog in het alcoholslotprogramma zitten en daarin moeten blijven. Heeft de rechter gezegd dat die mensen erin moeten blijven of erin kunnen blijven? Het CBR hoeft geen alternatieven aan te bieden. Of zegt de Minister dat ze weet dat niemand blij is met het product, dat er weeffouten in zitten en dat we even stoppen met dit ongemakkelijke gedoe, omdat er nu toch aan iets anders wordt gewerkt. Het alcoholslotprogramma levert het CBR heel veel werk op en het kost ook heel veel geld. Kan de Minister het CBR de mogelijkheid geven om een alternatief aan te bieden? Als dat namelijk zo is, zou ik daar gezien de situatie wel voor willen pleiten.

De **voorzitter**: U vraagt mij iets te verdagen. U vroeg daarstraks een VAO aan. Moet dat VAO doorgaan, gezien de discussie die op een aantal punten nog loopt? Of denkt u dat het VAO wellicht ook op een ander moment kan?

De heer **Van Helvert** (CDA): Nee, het VAO gaat over een ander onderwerp. Dat wil ik gewoon aanvragen.

De **voorzitter**: Dat is duidelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Mevrouw Van Tongeren van GroenLinks vroeg mij naar de racefietsers en het feit dat zij soms harder gaan dan 25 km/u. Even voor het verslag: ik zei 21 km/u, maar ik had moeten zeggen 25 km/u, want dat is de grens. Het klopt dat racefietsers soms harder gaan. Eigenlijk geldt hier dezelfde discussie als over de snorfiets die soms wordt opgevoerd. De racefiets is in principe een fiets die langzamer gaat, maar er wordt steeds harder mee gefietst. Gelukkig zijn de wielrenners vaak zo verstandig om een steviger helm aan te schaffen die meer veiligheid biedt dan de reguliere fietshelm.
De door mevrouw Van Tongeren genoemde milieuinvesteringsaftrek kan pas plaatsvinden als de auto drie maanden in Nederland rondrijdt. Bij doorvoer is deze dus niet van toepassing.
Mevrouw Van Tongeren had een vraag over de verkeersdoden als gevolg van verkeer. Zij verwees naar uitlaatstoffen als gevolg waarvan fietsers spoediger kwamen te overlijden. Er bestaan in Nederland algemene spelregels voor de toegestane hoeveelheid uitstoot vanuit verschillende bronnen, of dat nu vanuit de industrie is, vanuit het verkeer of vanuit de veeteelt. Alles wordt opgeteld en dan is er een norm per gebied waarvan het kabinet vindt dat mensen daaraan onderhevig kunnen zijn of niet.

Slachtoffers als gevolg van bijvoorbeeld de luchtproblematiek worden niet apart toegerekend aan de verkeersveiligheid. Dit wordt echt alleen maar gedaan met ongevallen waarbij men in aanraking is gekomen met een ander voertuig, een paaltje of de stoep als gevolg waarvan men schade heeft ondervonden.

Kloppen de verkeersprognoses? Ja, die kloppen en die worden periodiek geactualiseerd. Ik maak daarbij gebruik van gegevens van het CPB. Ik zie geen dalende trend in de mobiliteit. Ik zie de mobiliteit toenemen. Dat kwam onlangs ook naar voren uit de rapportage van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De nieuwe WLO- en ALO-scenario's (Agentschap voor Lokale Ontwikkeling) worden bij de analyses ook meegenomen.

De SGP vraagt om een structurele bijdrage aan het Fonds Slachtofferhulp. Ik financier deze organisatie jaarlijks via V en J. Het ministerie doet dit al jaren, dus het is staand beleid.

De Kamer heeft zich duidelijk uitgesproken over de kosten van het alcoholslot. Dat is prettig, want ook als het alcoholslot op een andere manier geregeld wordt, is er bij het CBR geen budget voor dit soort zaken. Dit geldt ook voor het ministerie.

De VVD zegt dat het alcoholslot niet alleen als straf is bedoeld, maar vooral als verkeersveiligheidsmaatregel. Dit is inderdaad een belangrijke opmerking. Ook ik dank de VVD voor het puntenprogramma. Ik denk dat het belangrijk is om de werking van het alcoholslotprogramma te benoemen, maar het gaat er vooral om dat iemand zo'n alcoholslot aanvraagt om nog deel te kunnen nemen aan het verkeer. Het alcoholslot moet daarom een afweging zijn van de totale straf die aan de persoon wordt gegeven.

De PvdA vraagt of de open vraag kan worden toegestuurd. Ik neem aan dat de PvdA de vraag over de financiën bedoelt. De Minister van V en J en ik zullen tot een verdere uitwerking komen en die in de brief opnemen. Die levert voor de PvdA-fractie volgens mij genoeg materie op om haar gedachten te kunnen opmaken.

Ik heb nog een vraag van de PvdA over «auto's sturen», maar ik kan hem niet meer helemaal lezen.

De SP heeft mij gevraagd hoe het zit met de 73 verkeersdoden waarbij de maximumsnelheid onbekend is. De stijging van het aantal verkeersdoden waarbij de snelheidslimiet onbekend is, vindt plaats op het onderliggende wegennet en niet op het rijkswegennet. De SP verwees naar de snelheidsverhoging tot 130 km/u, maar het gaat om het onderliggende wegennet. De snelheidsverhoging is dus helemaal niet aan de orde. Op het rijkswegennet is het aantal gevallen waarin de snelheidslimiet onbekend was, van drie in 2013 naar vijf in 2014 gegaan. Bij de analyse van de snelheden is aangegeven dat de snelheid niet het element was. Op het onderliggende wegennet hebben er in algemene zin geen snelheidsveranderingen plaatsgevonden, dus daar zal de stijging niet mee te maken hebben.

De heer Bashir vroeg naar het vergroten van de afstand tussen de vrachtwagens. Ik heb het inhaalverbod op een aantal punten juist opgeheven, omdat het ook weer kon leiden tot te weinig afstand tussen de vrachtwagens. De heer Bashir vraagt verder of er meer maatregelen mogelijk zijn. Ja, want bij de autonome vrachtauto's wordt bijvoorbeeld allerlei apparatuur ingebouwd waardoor ze eigenlijk dichter op elkaar kunnen rijden en ze ook veel sneller worden gewaarschuwd als de voorganger remt of als zich andere zaken op de weg voordoen die gevaarlijk zijn. Er zijn ook nog andere mogelijkheden. Daarnaast speelt het gedragsaspect ook mee, waaraan bij de rijlessen altijd aandacht moet worden besteed.

De heer Bashir vroeg naar de websites anders dan die van TeamAlert. De rijscholenbranche wilde een onafhankelijke website, omdat de andere websites geen compleet beeld gaven. De websites hadden bijvoorbeeld niet alle gegevens of omvatten niet alle rijscholen. Sommige websites

hadden een hechte band met sommige rijscholen. Dit betreft niet alle websites zeg ik er nadrukkelijk bij, om niet iedereen de schuld te geven. Sommige websites hadden een beperktere toegang, omdat er betaald moest worden. TeamAlert heeft geen winstoogmerk. De opzet van de website is afgerond en daarmee is de bijdrage van TeamAlert geëindigd. Er is nu alleen sprake van onderhoud en aanvullingen.
Het CDA heeft gevraagd of personen in het huidige alcoholslotprogramma of personen aan wie het alcoholslotprogramma is opgelegd, er vrijwillig mee kunnen stoppen omdat de rechter heeft gezegd dat het systeem niet meer werkt. Dat is echter onwenselijk, zowel voor het CBR als voor de verkeersveiligheid. De mensen in het huidige alcoholslotprogramma kunnen geen alternatieve straf meer krijgen, omdat al een straf of een educatieve maatregel aan hen was opgelegd. Ik zal het nog een keer netjes zeggen: de mensen in het huidige alcoholslotprogramma kunnen niet alsnog een straf krijgen uit het strafrecht, omdat er al een alcoholslotmaatregel was opgelegd. Ze kunnen dus geen andere straf krijgen. Ik wil niet dat die mensen op de weg terechtkomen, omdat dit een gevaarlijke situatie zou betekenen. Wat mij betreft maken die mensen het alcoholslotprogramma gewoon af. Ze kunnen er vrijwillig mee stoppen, maar dan is het alternatief dat ze hun rijbewijs voor vijf jaar kwijt zijn. Dat is namelijk de maatregel die het CBR altijd heeft geboden: als iemand het alcoholslotprogramma niet volgt, is hij het rijbewijs voor vijf jaar kwijt.

Minister **Van der Steur**: Voorzitter. Laat ik allereerst vaststellen dat ik bij de commissieleden een eensgezindheid proef die ik ook ken van mijn collega van I en M en van mijzelf. We staan gezamenlijk voor een veilig verkeer en voor de bescherming van de verkeersdeelnemers. Mevrouw Visser benadrukte nog eens dat we er allemaal naar streven dat er minder slachtoffers vallen in het verkeer. Daarnaast zorgen we ervoor dat iedereen zich het belang realiseert van een hoge pakkans en rechtvaardige straffen. Dat is vooral mijn afdeling.
Ik proef ook brede steun voor de fundamentele herijking van het boetegebouw waar de Kamer om heeft gevraagd en waarover ik zelf ook al heb zitten nadenken. Ik zal hierover nader overleggen met het OM, met de politie en uiteraard met mijn collega van I en M. Zoals gezegd moet ik de herijking van het boetegebouw in onderlinge samenhang met de rest van het boetestelsel in Nederland bekijken. Ik zal alle door de commissie gememoreerde punten daarbij meenemen. Ik bevestig hiermee het punt van mevrouw Visser dat het uitgangspunt van een veilig verkeer niet verloren zal raken. Sterker nog, het is het uitgangspunt van de brief die ik aan de Kamer stuur.
De heer Hoogland heeft gevraagd of ik de keuzes binnen het strafrechtbestaan in kaart wil brengen in relatie tot het alcoholslotprogramma, alsmede eventuele alternatieven daarvoor. Ik doe dit in de brief die ik de Kamer heb toegezegd.
In antwoord op de vraag van de heer Bashir zeg ik dat ik daarbij uiteraard ook de rechtsongelijkheid zal meenemen, want dat is precies waar het om gaat. Als het alcoholslotprogramma op een andere manier wordt georganiseerd of als het boetegebouw wordt gereorganiseerd, moet er goed worden gekeken naar de aspecten rechtsgelijkheid en rechtseenheid en de andere rechtsbeginselen. Het is daarom ook geen gemakkelijke operatie. Overigens dank ik de leden van de SGP, de VVD en het CDA dat zij principieel bereid zijn om met mij van gedachten te wisselen over het opleggen van de kostenvergoeding die hoort bij het alcoholslotprogramma. Daarmee proef ik overigens voldoende steun in de Kamer om dit werk te gaan doen. Ik heb al gezegd dat als dit uitgangspunt niet in enig verwarmd bad zou vallen in de Kamer, het voor mij lastig is om de operatie in gang te zetten. Ik ga dit wel doen, omdat ik een positieve grondhouding proef bij een meerderheid van de aanwezige leden.
Daarnaast willen de PvdA en de SP terecht de consequenties in kaart

hebben. Die schets ik in de brief. Ik zal al wel samen met mijn collega van I en M stappen ondernemen voor de voorbereiding van een eventuele strafrechtelijke oplossing van het huidige probleem.
Ik ben, net als de heer Bisschop, zeer benieuwd naar de liefdesverklaring van mevrouw Van Tongeren. Mocht ik weer voor een algemeen overleg van deze commissie worden uitgenodigd, dan verschijn ik met veel meer vreugde dan voorheen omdat ik zal wachten en benieuwd zal zijn naar wat mij van de zijde van GroenLinks in het algemeen en van mevrouw Van Tongeren specifiek ten deel zal vallen.

De **voorzitter**: Ik dank de beide Ministers voor de beantwoording. Ik hoop dat de Minister van V en J misschien langer in ons gezelschap kan verkeren als hij daar zo positief naar kijkt. Ik stel voor dat ik de toezeggingen gezien de tijd niet voorlees. De toezeggingen zijn terug te lezen in de verslaglegging. Ik stel vast dat er een VAO is aangevraagd, met als eerste spreker de heer Van Helvert namens het CDA. Ik dank u allen voor de flexibiliteit en een beetje extra geduld.

Sluiting 19.37 uur.